



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTEGRAL
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

vrijdag

21-06-2002

14:00 uur

vendredi

21-06-2002

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>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</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>

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:		Abréviations dans la numérotation des publications:	
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>

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

INHOUD

Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stopplaatsen op lijn 52" (nr. 7285)

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

Samengevoegde vragen van 3
- mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onderhandelingen met de NMBS over het inzetten van nachttreinen bij grote evenementen" (nr. 7437)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachttreinen bij het festival Torhout/Werchter" (nr. 7524)

Sprekers: **Els Van Weert, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "routes voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 7442)

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

Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de renovatie van het ATRIUM-gebouw van de NMBS" (nr. 7499)

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

Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe dienstregeling op de lijn 66 vanaf 15 december 2002" (nr. 7538)

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

Samengevoegde interpellaties en vragen van 12
- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van de nieuwe NMBS-topman" (nr. 1316)
- de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van een nieuwe gedelegeerd-bestuurder bij de NMBS" (nr. 1325)
- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de procedure tot benoeming van de gedelegeerd-

SOMMAIRE

Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les arrêts sur la ligne 52" (n° 7285)

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

Questions jointes de 3
- Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les négociations menées avec la SNCB à propos de la mise en service de trains de nuit lors de grands événements" (n° 7437)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains de nuit prévus lors du festival Torhout/Werchter" (n° 7524)

Orateurs: **Els Van Weert, Daan Schalck, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les itinéraires prévus pour les convois exceptionnels" (n° 7442)

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

Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la rénovation du bâtiment ATRIUM de la SNCB" (n° 7499)

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

Question de M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le nouvel horaire de la ligne 66 à partir du 15 décembre 2002" (n° 7538)

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

Interpellations et questions jointes de 13
- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination du nouvel administrateur délégué de la SNCB" (n° 1316)
- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination d'un nouvel administrateur délégué à la SNCB" (n° 1325)
- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la procédure de la désignation de l'administrateur

bestuurder van de NMBS" (nr. 1326)		délégué de la SNCB" (n° 1326)	
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente ontwikkelingen met betrekking tot de aanstelling van een gedelegeerd-bestuurder bij de NMBS" (nr. 7546)	13	- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les développements récents dans le cadre de la désignation d'un administrateur délégué de la SNCB" (n° 7546)	13
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwijzing van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7550)	13	- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 7550)	13
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwijzing van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7551)	13	- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 7551)	13
<i>Sprekers:</i> Francis Van den Eynde, Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie, Jean Depreter, Geert Bourgeois, André Smets, Karine Lalieux, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Francis Van den Eynde, Yves Leterme , président du groupe CD&V, Jean Depreter, Geert Bourgeois, André Smets, Karine Lalieux, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
<i>Moties</i>	35	<i>Motions</i>	35
Vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wenselijkheid van autorally's op de openbare weg en de noodzaak van bijkomende maatregelen ter verhoging van de veiligheid van rally's" (nr. 7553)	36	Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'opportunité de compétitions automobiles sur la voie publique et la nécessité d'instaurer des mesures complémentaires pour renforcer la sécurité des compétitions" (n° 7553)	36
<i>Sprekers:</i> Kristien Grauwels, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Kristien Grauwels, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inkrimpen van de lijnen van de NMBS" (nr. 7555)	38	Question de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réduction de l'offre de la SNCB" (n° 7555)	38
<i>Sprekers:</i> Els Van Weert, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Els Van Weert, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Vraag van de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken tot oprichting van een autonome ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 7578)	42	Question de M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de la création d'un service de médiation autonome pour l'aéroport de Zaventem" (n° 7578)	42
<i>Sprekers:</i> Willy Cortois, Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer		<i>Orateurs:</i> Willy Cortois, Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports	
Samengevoegde vragen van	45	Questions jointes de	45
- de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorgenomen infrastructuurwerken in De Panne" (nr. 7579)	45	- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de travaux d'infrastructure à La Panne" (n° 7579)	45
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de infrastructuurwerken voor het rangeren van treinen ter hoogte van het station Adinkerke-De Panne" (nr. 7580)	45	- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les travaux d'infrastructure requis pour le triage des trains à la hauteur de la gare de La Panne-Adinkerke" (n° 7580)	45
<i>Sprekers:</i> Isabelle Durant , vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, Geert Bourgeois, Yves Leterme , voorzitter van de CD&V-fractie		<i>Orateurs:</i> Isabelle Durant , vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, Geert Bourgeois, Yves Leterme , président du groupe CD&V	

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

VRIJDAG 21 JUNI 2002

14:00 uur

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

du

VENDREDI 21 JUIN 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.

01 **Vraag van de heer Joos Wauters aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stopplaatsen op lijn 52" (nr. 7285)**

01 **Question de M. Joos Wauters à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les arrêts sur la ligne 52" (n° 7285)**

01.01 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, u weet dat wij bekommerd zijn om de kwaliteit en het aanbod aan de reizigers door de NMBS. Lijn 52 was een lijn die ten dode opgeschreven was tot wij er samen voor geijverd hebben die lijn Antwerpen-Boom door te trekken tot Puurs. Wij hebben er samen voor geijverd een stopplaats te openen in Ruisbroek-Sauvegarde en dat hebben wij ook verkregen. Wij hebben toen een moeilijke keuze moeten maken want er waren nog andere mogelijke stopplaatsen, onder meer in Schelle en Hoboken. Wegens de werken in Antwerpen en omdat er maar drie lijnen tot het station Antwerpen-Centraal konden gaan, is er toen voor gekozen lijn 52, wegens het aanbod en het gebruik van die lijn, door te trekken tot Antwerpen-Centraal waardoor de andere stopplaatsen nog even moesten wachten.

Ik heb daarover al verschillende vragen gesteld. Het antwoord luidde telkens dat wij geduld moeten hebben tot de werken in Antwerpen-Centraal in verband met de hogesnelheidstrein afgerond zijn vooraleer er voor nieuwe mogelijkheden kan worden gezorgd. Wij weten allemaal dat naast de drie lijnen die nu tot Antwerpen-Centraal gaan er volgend jaar drie lijnen bijkomen. De werken vorderen dus.

Mevrouw de minister, omdat ik – wegens onze bezorgdheid om de kwaliteit – het dossier niet wil loslaten, stel ik u de vraag of u, gezien de bijkomende perspectieven, niet opnieuw in overweging wil nemen om aan een versneld tempo een aantal bijkomende stopplaatsen te openen op lijn 52?

Omdat de beslissing daarover vorige keer negatief is uitgevallen, gaat onze eerste bezorgdheid uit naar Schelle.

01.01 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): La ligne 52 semblait condamnée à disparaître, mais nous avons œuvré ensemble pour la sauvegarder et créer de nouveaux arrêts. Il fallait faire un choix. La ligne 52 présentait le grand avantage de relier Puurs et Anvers Central. A chaque fois que nous avons demandé de nouveaux arrêts, on a invoqué les travaux à Anvers Central. Ceux-ci progressent bien et des voies supplémentaires seront disponibles sous peu. Ne pourrait-on envisager de rouvrir ou de créer un certain nombre d'arrêts, en premier lieu à Schelle?

La ministre partage-t-elle mon point de vue concernant la création de nouveaux arrêts sur la ligne 52? Quelles mesures prend-elle pour favoriser la réouverture de gares? Dans quel délai sera-ce possible? La gare de Schelle sera-t-elle le premier arrêt à être rétabli? D'autres arrêts suivront-ils?

Deelt u mijn visie over de nieuwe mogelijkheden voor de stopplaatsen van spoorlijn 52?

Welke maatregelen zult u nemen bij de ingebruikname van de nieuwe spoorwegaanleg in Antwerpen om de heropening van stations in aanmerking te laten komen?

Binnen welk tijdsbestek zult u deze maatregelen nemen?

Geef u binnen het kader van de nieuwe mogelijkheden de prioriteit aan Schelle? Studies wijzen uit dat Schelle hiervoor als eerste in aanmerking komt.

Zijn er nog in andere stopplaatsen voorzien?

01.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Wauters, ik ben het er uiteraard mee eens dat de spoordienst dient te worden versterkt en dan vooral in de voorsteden en even buiten de stad gelegen zones. We hebben het er reeds meermaals over gehad dat lijn 52 hiervan een zeer goed voorbeeld is.

Ik verwacht van de NMBS dat ze de nadruk legt op alle klantvriendelijke aspecten, waaronder het heropenen van oude en zelfs het openen van nieuwe haltes, de dienstregeling, het onthaal van de klanten, het comfort enzovoort.

In de bijakte van het tweede beheerscontract van de NMBS heb ik dan ook gevraagd dat een reeks lijnen – waaronder lijn 52 – een rol zou spelen bij de inspanning ten behoeve van de totaal kwaliteit. Zulks wordt opgevolgd door een lijncomité waarin de klanten en de lokaal geïnteresseerden vertegenwoordigd zijn. Het aspect van de haltes wordt hierbij betrokken. Een werkgroep bestaande uit vertegenwoordigers van de NMBS, het comité van de gebruikers en de federale overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, met inbegrip van mijn kabinet, buigen zich over het algemeen dossier van de heropening van haltes of volledige netwerken.

De halte Ruisbroek-Sauvegarde van lijn 52 werd inderdaad heropend. Met het oog op de toekomst wordt momenteel onderzocht welke verbeteringen er in het treinaanbod richting Antwerpen-Centraal kunnen worden aangebracht.

In een tussenfase zullen immers zes sporen vrijkomen in Antwerpen-Centraal. Dit is gepland tegen begin 2004.

Een heropening van stopplaatsen op de lijn 52 was principieel gepland na afloop van de werken, meer bepaald tegen 2006. Mocht de heropening eventueel vroeger ingepast kunnen worden in de treindienst, dan zal dit in overweging genomen worden. In principe zal Schelle bij prioriteit heropend worden, en misschien volgt ook Hoboken. Dit zijn enkele elementen die de weg vrijmaken voor de heropening van sommige haltes op deze lijn.

01.03 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Mevrouw de minister, ik maak ook deel uit van het spoorlijncomité. Ik vind het inderdaad een goed initiatief dat u de werking ervan ondersteunt. Ik participeer daar actief in, met als uitgangspunt de totale kwaliteitszorg en ook op deze lijn de hele voorstadregeling.

01.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'offre ferroviaire doit être améliorée, en particulier dans la périphérie. La ligne 52 en est un bon exemple.

Dans l'avenant au deuxième contrat de gestion conclu avec la SNCB, j'ai notamment demandé que la ligne 52 fasse l'objet d'un effort de *qualité totale*. Ces projets seront suivis par un *comité de ligne*. La question des arrêts fait partie de ces améliorations. Un groupe de travail examine le dossier de la réouverture de points d'arrêts en général.

Sur la ligne 52, l'arrêt Ruisbroek-Sauvegarde a été rétabli. Nous étudierons les autres possibilités lorsque six voies seront disponibles à la gare d'Anvers-Central. En principe, ces aménagements ne seront réalisés qu'en 2006 mais si des arrêts peuvent être rouverts avant, nous prendrons éventuellement des mesures en ce sens. Schelle figure en tête de liste, Hoboken suivra peut-être.

01.03 **Joos Wauters** (AGALEV-ECOLO): Je fais moi-même partie du comité des chemins de fer, lequel constitue une initiative positive.

Ik merk ook dat u nu een opening maakt. Men spreekt van 2004, maar aangezien de werken goed opschieten, zou deze heropening reeds in 2003 gerealiseerd kunnen worden. Ik blijf erop aandringen dat hier inderdaad mogelijkheden worden gecreëerd en niet alleen omdat deze lijn is uitgeroepen tot een kwaliteitszorglijn. Ik neem aan dat we tegen het einde van dit jaar toch een definitieve beslissing terzake moeten krijgen. Ik ben uiteraard blij dat u eerst Schelle wilt realiseren, omdat dit de vorige keer uit de boot was gevallen. Dit lijkt me ook verstandig. U refereert aan Hoboken.

Welnu, ook daar ligt nog een mogelijkheid om dat op te nemen.

U zegt dat u nu de opening hebt gemaakt. Ik blijf dus aandringen op een finale beslissing tegen het einde van het jaar zodat we, drie jaar vroeger dan gepland, die heropening krijgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de onderhandelingen met de NMBS over het inzetten van nachttreinen bij grote evenementen" (nr. 7437)
- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nachttreinen bij het festival Torhout/Werchter" (nr. 7524)

02 **Questions jointes de**

- Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les négociations menées avec la SNCB à propos de la mise en service de trains de nuit lors de grands événements" (n° 7437)
- M. Daan Schalck à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les trains de nuit prévus lors du festival Torhout/Werchter" (n° 7524)

02.01 **Els Van Weert** (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is niet de eerste keer dat wij hier in de commissie spreken over het inzetten van nachttreinen, vooral structureel, maar in dit geval bij grote evenementen. Althans wat de principes betreft zijn we het erover eens. U hebt zelf meermaals verklaard dat u er voorstander van bent om meer nachttreinen in te zetten, juist om jongeren die 's nachts uitgaan op een veiliger manier te vervoeren.

De concrete aanleiding voor deze vraag is de beslissing om extra treinen in te leggen voor Torhout/Werchter Classic, waar men gezien de programmatie een toch wat ouder publiek mag verwachten, terwijl men er blijkbaar niet in geslaagd is om met dezelfde organisatoren tot een akkoord te komen om ook voor Rock Werchter treinen in te leggen. Nochtans mag men ervan uitgaan dat het precies voor dat festival des te meer noodzakelijk en interessant is dat die jongeren zich op een veilige manier en met het openbaar vervoer kunnen verplaatsen.

Ik had dan ook van u graag een aantal zaken vernomen, want op het eerste zicht lijkt het toch vreemd dat men met dezelfde organisator er niet in slaagt voor het ene evenement wel en voor het andere niet tot een akkoord te komen. Dat lijkt toch een beetje op willekeur.

Mijn vraag is welke criteria er worden gehanteerd om met de organisatoren al dan niet een akkoord te sluiten voor het extra

Les travaux progressent bien. Je continue d'insister pour que de nouvelles possibilités soient créées. Une décision concernant la remise en service de l'arrêt de Schelle devrait tomber d'ici à la fin de l'année. L'arrêt de Hoboken pourrait également être remis en service. Il semble que certains arrêts puissent être rétablis trois ans plus tôt que prévu.

02.01 **Els Van Weert** (VU&ID): La ministre Durant s'est déclarée favorable à l'idée des trains de nuit qui offrent aux jeunes un moyen de transport sûr à des heures tardives. On peut s'étonner que des trains supplémentaires soient mis en circulation pour le festival musical "Werchter Classic" qui s'adresse à un public plus âgé mais qu'aucun ne soit prévu pour la version jeune de cet événement.

Quelle en est la raison? Sur quels critères la SNCB se fonde-t-elle pour mettre en circulation des trains de nuit dans le cadre d'événements de ce type?

Il me revient également que la ministre Durant souhaite obtenir des précisions sur la façon dont la SNCB prend ses décisions en la matière. Quel est son point de vue

inleggen van nachttreinen. Naar verluidt hanteert de NMBS daarvoor strikt objectieve criteria. Wat is er precies misgelopen in dit concreet dossier? Meer structureel wat de toekomst betreft: hoe staat het met uw onderhandelingen in het kader van het derde beheerscontract over deze aangelegenheid? U hebt immers zelf vroeger – ik denk vorig jaar – naar aanleiding van dezelfde problematiek verklaard dat u wenste dat daar meer duidelijke en doorzichtige criteria voor zouden opgenomen worden. Welke visie hebt u daarover? In welke vorm ziet u dit? Gaat u ervan uit dat er automatisch een volledige compensatie moet zijn voor de meerkosten die het inleggen van nachttreinen met zich brengt? Moet die compensatie volledig ten laste komen van de organisator? Welke visie hebt u daarop? U hebt immers zelf verklaard dat u het als bevoegde overheid zeer maatschappelijk nuttig vindt om jongeren op die manier te vervoeren.

02.02 Daan Schalck (SP.A): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat uiteraard in dezelfde richting. Ik herinner me dat ik vorig jaar, samen met collega Grauwels, een bijna identieke vraag gesteld heb.

Inmiddels zijn we één jaar verder en, indien we alleen de popfestivals en nog niet eens de grote evenementen nemen, stellen we vast dat er inderdaad, zoals collega Van Weert al heeft gezegd, niet echt een lijn in het beleid zit. Vorig jaar lukte het voor Pukkelpop wel om nachttreinen in te leggen, voor Werchter blijkbaar niet. Dit jaar, behoudens vergissing, lukt het voor Pukkelpop opnieuw en ook voor Torhout-Werchter Classic. Ik heb daarbij dezelfde bedenkingen, namelijk dat het festival zich tot een ouder publiek richt.

Naast het argument dat jongeren ook graag veilig thuis willen geraken, is er het sociale argument dat er voor dergelijke evenementen zoveel mogelijk openbaar vervoer moet worden ingezet. Blijkbaar gaat men in onze maatschappij er steeds vaker van uit dat elke jongere over een wagen beschikt, wil hij nog aan een normaal uitgangsleven kunnen deelnemen. Ik meen dat zulks vandaag zeker niet het geval is en dat vele jongeren die festivals niet zullen kunnen bezoeken, gewoonweg omdat ze over geen wagen beschikken. Dus naast het veiligheidsaspect is er een belangrijk sociaal aspect.

Mevrouw de minister, ik herinner me ook uw antwoord van vorig jaar waarin u in grote lijnen het standpunt hebt verdedigd dat dergelijke maatregelen zoveel als mogelijk moesten worden genomen en dat u zou pogen die in de toekomst te bewerkstelligen. Vandaar mijn vraag waarom er nu een aparte behandeling is naar gelang van het festival, ondanks dat sommige festivals door dezelfde organisator worden opgezet.

Voornamelijk interesseert het me te vernemen welke stappen uzelf het afgelopen jaar hebt gedaan, opdat er meer van dat soort speciale treinen voor grote festivals zouden worden ingezet.

Voor het huwelijk van prins Filip en prinses Mathilde heeft de organisator niet moeten meebetalen om extra treinen in te leggen. Als jongeren naar een festival willen, moet de organisatie wel betalen. Ik heb de indruk dat alle grote evenementen niet op gelijke voet worden behandeld. Mevrouw de minister, werd er terzake vorig jaar enige vooruitgang geboekt?

en la matière? Estime-t-elle que les organisateurs doivent prendre intégralement en charge les coûts supplémentaires générés par ces trains exceptionnels?

02.02 Daan Schalck (SP.A): Je me joins à la question de Mme Van Weert tout en signalant que j'ai posé l'an dernier une question pratiquement identique. Je ne vois pas clairement quels critères la SNCB retient pour décider ou non de mettre des trains supplémentaires en service dans le cadre de festivals de musique pop. Si l'on veut que les jeunes se déplacent de nuit en toute sécurité, il faut leur en donner la possibilité. S'ajoute à cela un élément de nature sociale: tous les jeunes ne disposent pas d'un véhicule, loin s'en faut.

La politique officielle des pouvoirs publics vise à répondre autant que possible à ces besoins. Pourquoi le festival de Werchter est-il oublié? Quelles démarches la ministre Durant a-t-elle entreprises pour faire en sorte que des trains supplémentaires soient mis en service? Des accords à ce sujet seront-ils inscrits dans le nouveau contrat de gestion?

02.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ter inleiding wil ik eerst de problematiek schetsen waarmee we vorig jaar geconfronteerd werden. In 1999 heeft de NMBS beslist dat, voor het inleggen van extra treinen ter gelegenheid van specifieke manifestaties of grote evenementen zoals concerten en festivals, er een tarifaire en publicitaire samenwerking moest zijn tussen de organisator, de NMBS en in voorkomend geval de eindvervoerder zoals De Lijn en anderen. Vermits de organisator van Rock Werchter de voorbije jaren geen tarifaire en publicitaire samenwerking wenste en evenmin een financiële tegemoetkoming wou betalen, was de NMBS niet bereid extra nachttreinen, een niet-winstgevende activiteit, te laten rijden. Bovendien bevat het oude beheerscontract geen bepalingen terzake. De beslissing had tot gevolg dat het festival van Werchter het zonder nachttreinen moest stellen. U hebt beiden op dat ogenblik heel terecht opmerkingen gemaakt. Het is correct dat ik mij geëngageerd heb om naar oplossingen te zoeken.

Wat is de stand van zaken? De voorwaarden van de NMBS, zoals onderlinge promotionele ondersteuning bij het evenement en stimuli opdat de festivalbezoeker de extra treinen zou gebruiken zijn begrijpelijk. Dit kan een manier zijn om het spoor te promoten bij die jongeren die niet dikwijls gebruikmaken van het openbaar vervoer. Samen met de NMBS wil ik uitzoeken op welke manier kan worden vermeden dat deze voorwaarden als pervers effect zouden hebben dat er geen treinen zouden rijden.

Dit jaar is er al vooruitgang op het terrein te merken. Zoals u in uw vragen al zei, is er in een treindienst voorzien voor TW Classic maar niet voor Rock Werchter. Daaraan kan ik toevoegen dat, volgens de informatie van de NMBS, ook voor het Pukkelpop-festival eind augustus en het Seat Beach Rock begin juli speciale nachttreinen zullen worden ingelegd. De NMBS heeft dit jaar immers op eigen initiatief met de organisator contact opgenomen om te kunnen samenwerken voor Rock Werchter van eind juni en TW Classic van midden juli. Die samenwerking werd alleen voor het evenement TW Classic van 14 juli 2002 tot stand gebracht.

De NMBS volgde daarbij de volgende redenering. Rock Werchter groeide van een eendagsfestival tot een volwaardig campingfestival van drie dagen. Dat is een evolutie. De grote terugtocht per trein zal dus, zoals de voorbije jaren, volgens de NMBS, in de loop van de maandagvoormiddag plaatsvinden. Volgens de NMBS verklaart dat trouwens de te lage bezetting van de extra nachttreinen destijds, die toen verlieslatend waren. De reizigers kunnen uiteraard een beroep doen op de treinen van de gewone treindienst en op de bestaande voordelige producten, zoals bijvoorbeeld een Go-Pass.

TW Classic is daarentegen een eendagsfestival zonder campingfaciliteiten en met een komen en gaan op de dag zelf. Daarvoor kwamen de NMBS en de organisator wel tot een samenwerking. Er werd een B-dagtrip gecreëerd. Dat is een all-in-ticket voor trein, bus en toegang. Er zullen drie extra nachttreinen worden ingelegd met Oostende, Antwerpen-Centraal en Hasselt als eindstations.

Voor de editie 2003 zal de NMBS reeds dit najaar met de organisator onderhandelen. Het kan ons alvast geruststellen dat het geen

02.03 **Isabelle Durant**, ministre: En 1999, la SNCB a décidé de ne mettre en service des trains spéciaux dans le cadre de certains événements que si l'organisateur accepte de collaborer en ce qui concerne les tarifs et la publicité. Ce n'était pas le cas l'année passée et la SNCB n'a pas voulu prévoir de sa propre initiative un service de trains supplémentaires qui aurait été déficitaire. Je me suis en effet engagée à trouver une solution à cette question.

Il y a déjà du progrès sur ce plan cette année. Je puis comprendre que la SNCB impose des conditions pour l'ajout de trains mais il ne faut bien entendu pas que cela empêche la mise en service de tout train supplémentaire.

Des trains de nuit seront de toute façon mis en service dans le cadre de trois festivals importants: le TW Classic, le Pukkelpop et le Beach Rock. La SNCB a pris elle-même l'initiative de négocier avec les organisateurs de ces événements musicaux la mise en service de transports en commun supplémentaires.

Pourquoi les organisateurs et la SNCB ont-ils décidé de l'organiser pour Classic et non pour Werchter?

Le festival Rock Werchter dure 3 jours. Une grande partie des festivaliers devraient donc quitter le site le lundi matin en empruntant des trains ordinaires. L'offre supplémentaire de trains que la SNCB avait prévue les autres années était d'ailleurs déficitaire.

Le festival Werchter Classic ne dure quant à lui qu'un jour, de sorte qu'une collaboration se justifiait pleinement. Trois trains spéciaux rouleront la nuit. L'absence de trains

probleem is waarvan de oorzaak alleen bij de NMBS zou liggen. De extra treinen voor drie van de vier geciteerde evenementen geven aan dat de NMBS het wel mogelijk maakt. Het gaat dus in de goede richting.

Ik wil evenwel nog een aantal stappen verdergaan. Het huidige beheerscontract dat in de periode voor deze legislatuur werd afgesloten, blijft op dit punt immers heel vaag. Daarom heb ik dit dossier in het ontwerp van het derde beheerscontract opgenomen dat ik ter onderhandeling zal voorleggen. De bedoeling is de NMBS aan te moedigen tot een systematische voorziening van nachttreinen bij grote evenementen. Daarin zijn de normen voor de dienstverlening heel wat veeleisender dan de huidig geldende normen inzake het treinaanbod tijdens de avond en de nacht.

Deze vraag wordt meer in het bijzonder behandeld door de volgende bepaling. Ik citeer: "Zonder afbreuk te doen aan de gewone diensten zet de NMBS treinen in die de toegang en de terugkeer mogelijk maken van stopplaatsen die het dichtst bij de plaats liggen van een evenement, waarvan de voorgaande editie meer dan 10.000 aanwezigen aantrok, op voorwaarde dat de organisator reclameruimte ter beschikking stelt van de NMBS en de verkoop van geïntegreerde tickets mogelijk maakt". Door het verduidelijken van de criteria zullen alle evenementen op een gelijke voet worden behandeld. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor sportieve manifestaties.

Het doel van de voorwaarden is dat de organisator zijn aandeel zou hebben in de verantwoordelijkheid voor het vervoer van de toeschouwers, net zoals hij bijvoorbeeld parkeerplaatsen ter beschikking stelt. Men kan de NMBS moeilijk verplichten om het vervoer eenzijdig voor haar rekening te nemen. Op basis van dit voorstel van artikel verwacht ik van de NMBS dat ze de haalbaarheid nagaat en een aantal opties voorlegt.

Tot slot vat ik het even samen. Er is vooruitgang op het terrein, wat een goede zaak is. Er is nu al voor drie van de vier aangehaalde evenementen in speciale nachttreinen voorzien. Als de NMBS akkoord gaat met het voorstel van beheerscontract, zal het systeem sluitend worden. Zo zal de jongere er voortaan bij festivals op kunnen rekenen dat er treinen beschikbaar zijn om terug te keren, ook als het laat zou worden.

02.04 Els Van Weert (VU&ID): Mevrouw de minister, ten eerste, het is in elk geval positief dat er blijkbaar ook voor andere evenementen gemakkelijker een akkoord kan worden gesloten. Toch blijf ik wat in de kou staan met betrekking tot de vraag naar de duidelijke criteria. Ik meen uit uw antwoord te begrijpen dat die er op dit ogenblik eigenlijk niet zijn. Men is ook niet bereid om er al een andere praktijk op na te houden vooraleer u dit kunt afdwingen in de onderhandelingen over het beheerscontract. Dat vind ik betreurenswaardig.

Ten tweede, het argument dat het over een campingfestival gaat en dat de duizenden jongeren die daar naartoe gaan allemaal maar hun tentje moeten meenemen, lijkt mij redelijk vergezocht. Vorig jaar ging het ook om een campingfestival van verschillende dagen en toch heeft De Lijn 's avonds nog 23.000 mensen vervoerd. Verschillende honderden festivalgangers hebben de nacht doorgebracht in het

supplémentaires pour Rock Werchter n'est dès lors pas le fait de la seule SNCB. Les négociations concernant l'édition 2003 débiteront en automne.

L'ancien contrat de gestion reste vague sur ce point. Dans le nouveau contrat de gestion, je demanderai à la SNCB d'ajouter systématiquement des trains de nuit lors de grands événements. Les normes relatives à la prestation de services seront renforcées. J'ai proposé à la SNCB une disposition impliquant la mise en service de trains supplémentaires pour des événements attirant plus de dix mille visiteurs, pour peu que l'organisateur prévoie un espace publicitaire pour la SNCB et soit disposé à vendre des *combitickets*. Cette disposition vise à garantir un traitement identique pour tous les festivals. Un effort est requis de la part des organisateurs qui, après tout, sont également responsables. La SNCB doit à présent examiner si la disposition proposée est réalisable.

Bref, la situation s'est améliorée: des trains supplémentaires seront prévus pour trois des quatre grands festivals et si la SNCB marque son accord sur la proposition que j'ai évoquée, les festivaliers seront certains de disposer à l'avenir de transports en commun.

02.04 Els Van Weert (VU&ID): Qu'il soit également possible d'apporter une solution dans le cadre d'autres événements est une bonne chose. Il ne semble pas que des critères objectifs aient été définis pour déterminer si des trains supplémentaires doivent être mis en service ou pas. C'est pour le moins regrettable. L'argument selon lequel il n'est pas nécessaire de prévoir des trains supplémentaires pour un festival organisé sur un site où il est possible de camper

station van Leuven. We zien dus dat hier echt wel nood aan is en dat men zich niet kan indekken door te zeggen dat het om een festival van verschillende dagen gaat en dat het daardoor niet de moeite loont om extra treinen in te leggen. Ik meen dat dit een verkeerde redenering is, ook wat de promotie van de NMBS betreft. Ik hoop dat u zo snel mogelijk duidelijke criteria kunt vastleggen en vooral dat u het engagement kunt aangaan om voor dergelijke grote festivals, waar veel jongeren heen gaan, openbaar vervoer te verzekeren. Wij kijken uit naar een beter resultaat volgend jaar.

manque singulièrement de fondement. Après le festival à Louvain, la société de Lijn a transporté 23.000 voyageurs et des centaines de personnes ont passé la nuit dans la gare de Louvain. Le besoin est donc bien réel. Espérons que la ministre pourra conclure des accords à ce sujet avec la SNCB dans le cadre du nouveau contrat de gestion.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Mevrouw de minister, als we als parlements lid elk jaar onze vraag herhalen en er komt telkens een festival bij, dan boeken we vooruitgang. Het is positief dat er vooruitgang is, maar een aantal argumenten klopt niet helemaal. Pukkelpop duurt ook verschillende dagen en daar lukt het blijkbaar wel. Ik begrijp dat er misschien een verschil is. Voor het gewone Torhout-Werchter-festival had men minstens op de laatste treinen kunnen inzetten – dat zou toch al iets geweest zijn – in plaats van te gaan zeggen dat het om een campingfestival gaat. Men had het de laatste dag kunnen proberen, als alles toch afgelopen is. Bepaalde mogelijkheden werden blijkbaar over het hoofd gezien.

02.05 Daan Schalck (SP.A): Chaque année, je réitère ma question et, chaque année, un festival s'ajoute à la liste. On progresse donc. Des critères objectifs s'imposent car il doit bien exister une meilleure solution. Les organisateurs doivent eux aussi assumer leurs responsabilités. Il ne s'agit pas d'incriminer exclusivement le gouvernement et la SNCB. La nécessité d'un nouveau contrat de gestion ne fait aucun doute.

Mevrouw de minister, ik ben het met u eens dat wij de organisatoren een deel van de verantwoordelijkheid moeten geven. We mogen de steen niet alleen naar de NMBS werpen. Bij dit soort grote organisaties, sportwedstrijden en festivals, moet ook de organisator nadenken over de verplaatsingen die daarmee gepaard gaan. Om de mobiliteit in de toekomst te kanaliseren meen ik dat we moeten nagaan in welke mate er een wisselwerking moet zijn. We mogen niet alleen de steen werpen naar de NMBS en de overheid.

Ik sluit mij aan bij collega Van Weert. Als we weten dat er in de laatste nacht in het station van Leuven uren moet worden gewacht op de eerste trein, dan zou het nuttig geweest zijn om zeker op de laatste dag een extra trein in te leggen. Zoals bij vele vragen die in deze commissie worden gesteld, voelen we ook hier aan dat de nood aan een nieuw beheerscontract wel hoog is. Dan kunnen we nieuwe dingen realiseren, de treinuren herschikken en treinen inleggen bij festivals. Ik hoop dat we heel snel kunnen vooruitgaan en dat we dat soort zaken in het nieuwe beheerscontract zullen vinden.

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

03 Vraag van de heer Ludo Van Campenhout aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "routes voor uitzonderlijk vervoer" (nr. 7442)

03 Question de M. Ludo Van Campenhout à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les itinéraires prévus pour les convois exceptionnels" (n° 7442)

03.01 Ludo Van Campenhout (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de Bredabaan in Antwerpen is een gewestweg die Antwerpen verbindt met Breda. Het is een belangrijke route voor uitzonderlijk vervoer en dan vooral voor vrij grote ladingen vanuit de haven.

03.01 Ludo Van Campenhout (VLD): La Bredalaan, à Anvers-Merksem, est un itinéraire que peuvent emprunter les convois exceptionnels. On projette de réaménager cette voirie à la

Er zijn plannen om in Merksem de Bredabaan te heraanleggen met een versmalde rijbaan. Mevrouw de minister, werd hierover overleg gepleegd met de directie Uitzonderlijk Vervoer van het ministerie van Verkeer en Infrastructuur en is er gebeurlijk een alternatieve route voorzien voor het uitzonderlijk vervoer? Nadat de rijbaan zal zijn versmald, zal het uitzonderlijk vervoer niet meer langs die as kunnen verlopen. Er zijn bovendien ook niet veel alternatieven beschikbaar.

hauteur de Merksem et de la rétrécir. Une concertation a-t-elle été organisée à ce sujet avec la direction Transport exceptionnel du ministère de la Circulation routière et de l'Infrastructure? Un autre itinéraire a-t-il été prévu en remplacement de la Bredabaan dans le centre de Merksem?

03.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de plannen voor de heraanleg van deze weg zijn juist in een definitief stadium getreden en de uitvoering ervan wordt ten vroegste in het najaar voorzien. Deze gegevens werden meegedeeld door de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap die de beheerder is van deze gewestweg.

03.02 **Isabelle Durant**, ministre: Les plans de réaménagement de cette route sont prêts mais les travaux ne devraient pas commencer avant l'automne. La direction Transport exceptionnel ignorait que de tels travaux étaient prévus, de sorte que des itinéraires de remplacement pour les convois exceptionnels n'ont pas encore été définis. Il existe toutefois des itinéraires privilégiés, une déviation permettant de contourner le centre de Merksem pourra être mise en place très rapidement. Les demandes d'autorisation relatives aux convois exceptionnels sont examinées au cas par cas. Dès que l'aménagement de la Bredabaan sera terminé, l'itinéraire sera examiné en tenant compte des possibilités offertes pour le transport exceptionnel.

De directie Uitzonderlijk Vervoer was nog niet in kennis gesteld van deze werken. Een andere route voor het uitzonderlijk vervoer is niet vastgesteld maar gezien het bestaan van de bevoorrechte reiswegen is het mogelijk op korte termijn een omlegging te voorzien waarbij het centrum van Merksem wordt vermeden en waarbij rekening wordt gehouden met de afmetingen, de massa, de vertrekplaats en de aankomstplaats van het uitzonderlijk betrokken vervoer. De aanvragen voor vergunning voor uitzonderlijk vervoer worden per geval bekeken.

Eens de heraanleg van de Bredabaan verwezenlijkt en beëindigd is, zal de reisweg worden herbekeken op zijn mogelijkheden voor het uitzonderlijk vervoer.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mevrouw de minister, ik zou niet wachten op de heraanleg om alternatieven te bestuderen want volgens mij zijn er niet zo veel. Er is anderzijds wel veel uitzonderlijk vervoer langs die as. Ik meen dat de dienst Uitzonderlijk Vervoer deze problematiek het beste pro-actief bekijkt omdat het niet gaat om echt "uitzonderlijk" uitzonderlijk vervoer maar om vrij regelmatig uitzonderlijk vervoer.

03.03 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Je n'attendrais pas que la route ait été réaménagée pour étudier les solutions de rechange qui ne sont guère nombreuses. Cette route est empruntée intensivement par les convois exceptionnels et cela pose des problèmes.

03.04 Minister **Isabelle Durant**: (...).

03.05 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Mevrouw de minister, het vervoer is uitzonderlijk in zijn afmetingen maar regelmatig in de periodiciteit. Het lijkt mij dat uw dienst daar het beste pro-actief optreedt zodat dit geen incident wordt.

03.05 **Ludo Van Campenhout** (VLD): Les services de la ministre devraient dès lors appréhender ce dossier de manière pro-active.

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

De **voorzitter**: De interpellatie nr. 1310 van de heer Francis Van den Eynde wordt naar een latere datum verschoven.

04 Question de Mme Marie-Thérèse Coenen à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la rénovation du bâtiment ATRIUM de la SNCB" (n° 7499)

04 Vraag van mevrouw Marie-Thérèse Coenen aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de renovatie van het ATRIUM-gebouw van de NMBS" (nr. 7499)

04.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Monsieur le président, madame la ministre, le plafond du bâtiment moderne Atrium situé près de la gare du Midi s'est écroulé ce 6 juin 2002 et aurait d'ailleurs pu tomber sur la tête des travailleurs de la SNCB qui avait acquis et rénové ce bâtiment à grands frais.

Quel a été le montant payé par la SNCB pour l'acquisition de ce bâtiment? Quel a été le coût de cette rénovation? Qui est le maître d'ouvrage responsable de cet incident? Est-ce la SNCB ou l'architecte et dans quelle mesure l'un est-il lié à l'autre?

Nous nous demandons également s'il y a eu un rapport des pompiers avant de pouvoir entrer dans les bâtiments. Il semblerait, en effet, que l'occupation du bâtiment a été réalisée par étapes et que les autorisations d'occuper le bâtiment sont arrivées progressivement et pas assez tôt pour rassurer tout le monde.

A l'heure actuelle, il semble que le bâtiment continue à se dégrader. Dès lors, est-il possible de connaître l'expertise et le niveau d'expertise de cet accident? Nous aimerions savoir si, pour les travailleurs et pour leur sécurité, il est souhaitable de les laisser occuper ce bâtiment ou si, au contraire, la SNCB ne devrait pas prendre des mesures beaucoup plus radicales en attendant que toute la lumière soit faite sur la sécurité du bâtiment Atrium.

D'après certaines rumeurs, la SNCB aurait déjà revendu ce patrimoine qu'elle a rénové à très grands frais. Si c'est le cas, j'aimerais savoir à quelle société; à quel prix et si ce prix couvre l'acquisition et la rénovation du bâtiment.

Enfin, la SNCB reloue le bâtiment. C'est donc une sorte de vente "leasing" qui peut être utilisée pour gérer des amortissements. Mais pour ce faire, il faut que la société en retire un bénéfice. Il faudrait faire toute la clarté sur les comptes et sur l'opération, tant au niveau du patrimoine qu'au niveau de la gestion de ce patrimoine. Comme nous constatons que cela a été tellement mal fait, il y a lieu de se demander si tous les critères de qualité ont été respectés.

Je m'interroge aussi sur les mesures de sécurité mises en œuvre aujourd'hui et dans le futur pour la sécurité de l'immeuble.

Enfin, je me pose une question plus générale. Ce n'est pas la première fois que nous avons affaire dans cette commission à des opérations immobilières entreprises par la SNCB. Si on peut le comprendre étant donné la taille de la société et la richesse de son patrimoine, des biens à rénover et à acquérir, nous n'avons cependant pas toujours la garantie que ce soit fait dans la plus grande clarté, dans le meilleur rapport qualité/prix pour l'entreprise elle-même.

Je vous rappelle que Mme Brepoels avait relevé l'acquisition d'un

04.01 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Op 6 juni jongstleden is een plafond van het Atrium-gebouw, dat door de NMBS werd gekocht en gerenoveerd, ingestort.

Wat heeft de aankoop en de verbouwing van dit gebouw gekost? Wie is de opdrachtgever? Heeft de brandweer een verslag opgemaakt voor de gebouwen werden betrokken? Kan het personeel er wel blijven werken?

De NMBS zou voor dit gebouw een *sell and lease back* transactie hebben uitgevoerd. Met welke vennootschap en voor welke bedragen? Welke veiligheidsmaatregelen werden genomen? Behoort het tot de rol van de NMBS om als vastgoedmaatschappij op te treden? Is de balans van die operatie voordelig voor de NMBS?

patrimoine à Hasselt. Cette opération a été très fructueuse pour la société immobilière mais pas pour la SNCB.

Dans le cas qui nous occupe, on a l'impression que la SNCB a agi, non comme une société ferroviaire qui doit trouver des bâtiments de bureaux ou acquérir de nouveaux bureaux suivant des critères "contemporains" de qualité, mais plutôt comme une société immobilière qui achète, revend, construit et rénove. Je me demande si c'est réellement dans l'intérêt de la société de réaliser ce genre d'opération.

J'en arrive aux comptes. Nous arrivons progressivement à une clarification de la SNCB à travers une série d'explications. Des opérations de ce genre, ventes, rénovations, reventes, leasings, etc. sont-elles profitables pour l'équilibre des comptes et renforcent-elles les finances de la SNCB? Ou au contraire, s'agit-il d'opérations de prestige créant des déficits dans l'entreprise parce qu'elles sont mal gérées, mal conçues, mal pensées, mal structurées? Bref, quelles sont les répercussions sur les comptes de la SNCB au niveau de son patrimoine?

04.02 **Isabelle Durant**, ministre: Monsieur le président, la SNCB m'a communiqué les réponses suivantes.

Le bâtiment Midi Atrium a été négocié à l'achat en 2000, à une époque où il était encore à l'état de gros œuvre. Les aménagements intérieurs, y compris ceux qui sont nécessaires pour répondre aux besoins spécifiques de la SNCB, représentent un coût d'achat de 97.434.549,91 euros HTVA. Ce bâtiment neuf n'a fait l'objet d'aucune rénovation et est utilisé à 100% par la SNCB pour ses propres besoins. L'effondrement du faux plafond du rez-de-chaussée est la conséquence d'une malfaçon d'exécution imputable à l'entrepreneur. L'ensemble des faux plafonds fait en ce moment l'objet d'un examen approfondi pour en vérifier la stabilité afin d'éviter ce genre d'incident à l'avenir.

En décembre 2001, la SNCB a conclu une transaction de leasing sur ce bâtiment, en accordant une concession domaniale sur l'immeuble à un investisseur américain. La SNCB a immédiatement récupéré des droits identiques via une sous-concession. Cette opération est par ailleurs légale.

Les questions relatives à l'opportunité de ce type d'opérations, à leur effet sur les comptes à court terme et leurs effets récurrents, seront au centre de la question relative au plan d'entreprise que j'ai évoquée ce matin à l'assemblée générale. Les perspectives à 5 et 10 ans sont tracées dans le plan d'entreprise, jusques et y compris les outils de gestion destinés à faire remonter les indicateurs dans le vert plutôt qu'à les laisser dans le rouge, comme on l'a constaté aujourd'hui dans le cadre de l'approbation des comptes qui restent extrêmement préoccupants. Il faudra mettre en œuvre une véritable stratégie de gestion pour remonter d'un déficit avoisinant les 177 millions d'euros au lieu de partir d'un boni de 3,8 millions d'euros comme on le pensait, il y a un mois.

Ces opérations doivent être reconsidérées au travers de la lunette des effets à court et moyen termes sur l'ensemble des comptes de la SNCB.

04.02 **Minister Isabelle Durant:** De NMBS deelt mee dat in 2000 over de aankoop van het Midi Atrium-gebouw werd onderhandeld. Toen bevond het gebouw zich nog in de ruwbouwfase. De kostprijs bedroeg 97,5 miljoen euro exclusief BTW, aanpassingen inbegrepen. Het nieuwe gebouw werd niet gerenoveerd en wordt volledig door de NMBS gebruikt. De instorting van het vals plafond op het gelijkvloers is te wijten aan een fout van de aannemer. De stabiliteit van alle valse plafonds zal worden onderzocht.

In december 2001 heeft de NMBS een leasingcontract gesloten en verleende zij een domeinconcessie op het gebouw aan een Amerikaan. Via een subconcessie behield zij echter dezelfde rechten.

In het bedrijfsplan, dat zich over 5 tot 10 jaar uitstrekt, worden beheersinstrumenten voorgesteld waardoor de indicatoren in gunstige zin zullen evolueren.

04.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): Madame la ministre, vous ne répondez pas du tout à la question de la sécurité des travailleurs ni à celle concernant le rapport des pompiers. Ce bâtiment est-il oui ou non conforme à l'usage en tant que bureaux? Ne faut-il pas au contraire le vider de ses occupants à cause des menaces et des signes de dégradation de l'immeuble, à la suite de cet effondrement? Il y a une lacune quant au respect des travailleurs et la SNCB ne répond pas à cet aspect de la question. Ne pourrait-on faire intervenir les services de l'inspection du travail?

04.03 Marie-Thérèse Coenen (ECOLO-AGALEV): De NMBS antwoordt niet op mijn vraag betreffende de veiligheid van het personeel en het verslag van de brandweer. Voldoet het gebouw aan de nodige eisen om als kantoor te kunnen worden gebruikt? Moet het personeel niet elders worden ondergebracht? Kan men niet overwegen de Arbeidsinspectie ter plaatse te sturen?

04.04 Isabelle Durant, ministre: C'est la réponse qui m'a été fournie par la SNCB sur la base de votre question et des différents éléments qu'elle contenait. Par définition, en ma qualité de ministre de tutelle, je n'ai évidemment pas d'informations sur l'ensemble des chantiers en cours. Puisque vos questions n'ont pas obtenu les réponses que vous souhaitiez, je vous propose de les réexpédier afin de recevoir des renseignements plus précis sur les questions particulières liées à la sécurité du personnel.

04.04 Minister Isabelle Durant: Ik heb u de door de NMBS verstrekte antwoorden voorgelezen. Ik stel voor uw vraag opnieuw aan de NMBS voor te leggen, zodat zij een antwoord kan formuleren voor wat de veiligheid van de werknemers in het gebouw betreft.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de nieuwe dienstregeling op de lijn 66 vanaf 15 december 2002" (nr. 7538)

05 Question de M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le nouvel horaire de la ligne 66 à partir du 15 décembre 2002" (n° 7538)

05.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag gaat over de aangekondigde nieuwe dienstregeling vanaf 15 december 2002. De informatie daarover is heel schaars. Het enige wat wij zo ongeveer weten is dat er opnieuw in het dienstaanbod zou worden gesnoeid. Dat kan tellen voor een groene minister! Heel wat mensen zijn ontevreden en blijven inzake informatie in de kou staan.

05.01 Geert Bourgeois (VU&ID): Avec l'introduction du nouvel horaire, l'offre de la SNCB est élaguée davantage encore. Le BTTB regrette que la compagnie se montre à ce point avare d'informations à ce sujet. En compensation des lignes supprimées, l'offre devrait être améliorée sur deux lignes, dont la ligne 66 Bruges-Courtrai.

De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers doet er zijn beklag over dat er weinig of geen informatie is. Ik heb zelf informatie gevraagd in de stations van Izegem en Kortrijk. Ik had wat tijd, mijnheer de voorzitter, want de trein had vanmiddag opnieuw vertraging. Daardoor ben ik hier ook wat later. Men had nog altijd geen informatie, mevrouw de minister. Ik lees wel dat er compensatie zou zijn voor de vermindering van het treinaanbod en toevallig zou die betrekking hebben op lijn 66, de lijn Brugge-Kortrijk, mij goed bekend. Daar zou er een verhoging zijn van het treinaanbod. Dit lijkt mij meer dan noodzakelijk. Op heel die lijn is er echt vraag naar verhoging van het regionale of plaatselijke treinaanbod, maar ook naar het interregionale, waarmee ik de verbindingen met Brussel en andere grote steden bedoel. Ik heb drie vragen voor u.

En quoi consistera exactement l'augmentation de l'offre sur la ligne 66, tant en semaine que durant le week-end? A quelle heure partiront les derniers trains de Bruges vers Courtrai en semaine et le week-end? Cette question m'est essentiellement inspirée par le souci de l'accessibilité de la nouvelle salle de concert. En effet, si le dernier train part à 22.31 heures, les

Ten eerste, waaruit zal het verhoogde treinaanbod op lijn 66 vanaf 15 december 2002 bestaan? Graag kreeg ik informatie over zowel het

verhoogde aanbod in de week als in het weekend.

Een tweede punt is ook heel belangrijk en gaat over de laatste uren van vertrek van de trein van Brugge naar Kortrijk. U moet weten dat er in heel de provincie en daarbuiten nogal wat promotie wordt gemaakt voor de evenementen in het nieuwe concertgebouw. Daar kan men wel met de trein heen, maar niet meer terug. De laatste trein uit Brugge is om 22.31 uur. Ik hoop dat u met uw drukke bezigheden nog wat tijd vindt om culturele activiteiten bij te wonen. Hier is er altijd wel cultuur, maar dan debatcultuur. Men moet de trein van halfelf halen ofwel wachten tot 's morgens. U begrijpt de onvrede. Er zijn altijd wel mensen te vinden om een nachtje door te doen, maar de meeste mensen proberen toch 's avonds thuis te geraken.

Welke stations zullen de eer en het genoegen hebben om een tussenstop te hebben van de avond- en nachttreinen, zowel in de week als tijdens het weekend?

05.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, dergelijke informatie moet in de stations worden gegeven. Ik begrijp dat men zich bij gebrek aan informatie tot de minister wendt, maar dat betekent dat er een probleem is bij de informatie voor de mensen aan de loketten. Zij beschikken blijkbaar niet over gegevens om de reizigers een antwoord te kunnen geven.

Welke uitbreidingen zullen er komen? In het weekend wordt de stoptreinuurdienst op lijn 66 opnieuw ingevoerd tijdens de winterperiode, mits tijdens het weekend over het hele jaar een inkrimping van de eigen amplitude van de L-treinen, echter zonder invloed op de laatste bediening van elke halte, dit door de fusie van drie L-treinen met IC-treinen. De stoptreinuurdienst komt neer op een verdubbeling van de frequentie. Zowel tijdens de week als tijdens het weekend blijft het laatste vertrek vanuit Brugge behouden op 22.31 uur. Dat is spijtig voor een nachtje cultuur. Zowel tijdens de week als tijdens het weekend stopt deze laatste trein vanuit Oostende tussen Brugge en Kortrijk in alle stations, namelijk Zedelgem, Torhout, Lichtervelde, Roeselare, Izegem en Ingelmunster.

05.03 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Mevrouw de minister, als ik uw tekst krijg, zal ik een poging doen om te begrijpen waarover het gaat. Het was een klein beetje jargon voor mij. Ik heb begrepen dat er op bepaalde momenten overdag hogere frequenties komen, maar in de winter, noch in de zomer zullen latere treinen worden ingelegd. Ik wil u vragen om daarvoor aandacht te hebben. Het gaat niet over een nachttrein, maar over een avondtrein en over cultuur 's avonds. Als men terechte inspanningen doet om het cultuuraanbod te vergroten, moet men ervoor zorgen dat mensen met de trein op dit cultuuraanbod kunnen inspelen. Is het zoveel gevraagd om tussen Brugge en Kortrijk – de Noord-Zuid-as Oostende-Kortrijk – in een treinaanbod na 22.30 uur te voorzien? Dat is toch niet zo laat? Als u eindelijk na drie jaar bestuur en na het verdwijnen van de heer Schouppe werk wilt maken van het verbeteren van de kwaliteit van de treinen – dat was toch uiteindelijk de bedoeling – zou ik u willen vragen om in het laatste regeerjaar voor dat aspect wat meer aandacht te hebben. We hebben een beter aanbod nodig, ook in de verre provincie West-Vlaanderen.

Het incident is gesloten.

spectateurs ne pourraient plus rentrer chez eux après un concert. Dans quelles gares s'arrêteront les derniers trains de soirée et de nuit, en semaine et le week-end?

05.02 **Isabelle Durant**, ministre: Il va de soi que cette information doit être fournie dans les gares.

En période hivernale, le week-end, un train omnibus circulera à nouveau toutes les heures sur la ligne 66. La fréquence sera donc doublée. Je suis navrée pour les amateurs de concerts mais, en semaine comme le week-end, le dernier train au départ de Bruges partira à 22.31 heures. Tant en semaine que le week-end, ce train s'arrêtera dans toutes les gares, à savoir Zedelgem, Torhout, Lichtervelde, Roulers, Izegem et Ingelmunster.

05.03 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Je retiendrai donc de ce qui vient d'être dit qu'il est question d'une fréquence plus élevée. Mais je demande instamment qu'un train soit mis en service à une heure plus tardive. La possibilité de se rendre à des événements culturels en transport public est un élément essentiel dans le cadre de l'amélioration de la qualité du service.

L'incident est clos.

Voorzitter: Willy Cortois.

Président: Willy Cortois.

06 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer Francis Van den Eynde tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van de nieuwe NMBS-topman" (nr. 1316)
- de heer Geert Bourgeois tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de benoeming van een nieuwe gedelegeerd-bestuurder bij de NMBS" (nr. 1325)
- de heer André Smets tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de procedure tot benoeming van de gedelegeerd-bestuurder van de NMBS" (nr. 1326)
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de recente ontwikkelingen met betrekking tot de aanstelling van een gedelegeerd-bestuurder bij de NMBS" (nr. 7546)
- de heer Jean Depreter aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwijzing van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7550)
- mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanwijzing van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS" (nr. 7551)

06 **Interpellations et questions jointes de**

- M. Francis Van den Eynde à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination du nouvel administrateur délégué de la SNCB" (n° 1316)
- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la nomination d'un nouvel administrateur délégué à la SNCB" (n° 1325)
- M. André Smets à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la procédure de la désignation de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 1326)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les développements récents dans le cadre de la désignation d'un administrateur délégué de la SNCB" (n° 7546)
- M. Jean Depreter à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 7550)
- Mme Karine Lalieux à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la désignation de l'administrateur délégué de la SNCB" (n° 7551)

06.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het licht van de jongste vertragingen wil ik u vertellen wat de ervaringen van de modale treinreiziger deze week waren. De modale reiziger is een pendelaar die dag na dag met de trein naar zijn werk gaat en die ook met de trein ervan terugkeert. De eerste ervaring van die reiziger begin deze week was dat het warm was, zelfs zeer warm. Dat had tot gevolg dat de treinen ernstige vertraging opliepen. Een paar dagen later was het niet meer warm maar had het 's nachts weer erg geregend. Het gevolg daarvan was weer dat de treinen ernstige vertraging opliepen. Niet dat dit zo erg opvalt, want wie dagelijks de trein neemt – dat heb ik u vroeger al verteld omdat ik een van die mensen ben – weet dat vertragingen bij het spoor vaker voorkomen dan de cijfers van de NMBS al jaren aantonen, ook de cijfers die u als bevoegde minister krijgt.

Mijnheer de voorzitter, de oplossing van de problemen van de NMBS is dringend om heel wat redenen. De meest dringende reden is doodgewoon dat de klanten van de NMBS, de reizigers, allesbehalve tevreden kunnen zijn. Die oplossing komt er echter niet en het is precies daar waar het schoentje wringt. Hoe kan men nu van een bedrijf – en a fortiori van een naar onze normen immens groot bedrijf als de NMBS met haar 42.000 werknemers – verwachten dat het

06.01 **Francis Van den Eynde** (VLAAMS BLOK): Je vais prendre l'exemple de la semaine en cours pour brosser le tableau de ce qui est le lot quotidien de l'utilisateur moyen. Des retards importants ont été enregistrés un jour en raison de la vague de chaleur et le lendemain en raison des pluies diluviennes. Mais, quoi qu'il en soit, les retards auront été la règle plutôt que l'exception. Il ne faut pas s'en étonner. Comment en effet attendre d'une grande entreprise qu'elle fonctionne efficacement si elle est privée de direction et si le gouvernement est impuissant à mettre celle-ci en place?

L'avantage de M. Schouppe était qu'il connaissait parfaitement l'entreprise, l'inconvénient étant

goed functioneert wanneer het geen leiding heeft en wanneer de regering er maar niet in slaagt op fatsoenlijke wijze een nieuwe leiding te installeren?

Laat ons eerlijk zijn, de recente geschiedenis van de NMBS kan worden onderverdeeld in verschillende periodes.

Ten eerste, wil ik het kort hebben over de periode-Schouppe. De heer Schouppe had voor- en nadelen. Hij had het voordeel dat hij als het ware in de NMBS geboren en getogen was. Hij kende die maatschappij tot in haar kleinste radertjes – en bij de spoorwegen zijn er nogal wat radertjes – en hij wist precies hoe die functioneerden. Het grote nadeel van de heer Schouppe was dat hij om de NMBS te kunnen blijven besturen in feite constant aan machtsdeling deed met allerlei pressiegroepen – waaronder de vakbonden en de collega's van de Parti Socialiste – wat hem de kans bood om heer en meester te blijven van tenminste dat deel van de NMBS dat hem nog gegund werd.

Mijnheer de voorzitter, het is trouwens zeer opvallend hoezeer, op het ogenblik dat de regering nog maar liet uitschijnen dat zij de heer Schouppe wegwilde, de socialistische partijen en de vakbonden de heer Schouppe verdedigd hebben. Het is heel opvallend dat iemand die de leiding had van de raad van bestuur van die maatschappij zo stevig verdedigd werd door onder meer de vakbonden.

De heer Schouppe beschikte echter wel over de vaardigheid om te onderhandelen met die mensen. Een progressistische krant in Vlaanderen schreef enkele dagen geleden nog: "Wanneer men aan vakbondsonderhandelingen doet bij de NMBS, dan gaat het niet om eisen ten voordele van de werknemers, maar dan discussieert men keihard over machtsverdeling". Op dat vlak was de heer Schouppe een kunstenaar, ik zou zelfs durven spreken over een ziener.

Maar goed, de heer Schouppe diende te vertrekken en ik kan u terzake misschien geen ongelijk geven, mevrouw de vice-eerste minister. Ik zal mij daarover niet uitspreken. De reden die u aanhaalde werd blijkbaar niet volledig correct bevonden door de regering. Wat verweet de regering aan de heer Schouppe? Niet het feit dat hij aan machtsdeling deed, niet het feit dat hij de koek verdeelde tussen zichzelf, de PS en de vakbonden, maar wel het feit dat hij tot de CD&V – toen nog CVP – behoorde of als ik mij familiair mag uitlaten, omdat hij een tsjeef was. Dit kan eerlijk gezegd niet de reden geweest zijn om hem aan de kant te schuiven. Misschien is de heer Schouppe wel terecht opzijgeschoven, maar dan wel met de verkeerde motivering.

Door het feit dat de heer Schouppe zich heeft proberen redden door zich vast te klampen aan alle mogelijke grassprietjes – en dan vooral de syndicale grassprietjes – op het terrein heeft de hele zaak drie jaar aangesleept. Na drie jaar kwam er dan toch een wet met alle bijkomende wettelijke bepalingen. De heer Schouppe moest vertrekken en er werd een opvolger gezocht. Naar verluidt werd de oproep tot kandidaatstelling massaal beantwoordt, maar toch was er niemand die voldeed aan de vereisten. Tot men plots op de proppen kwam met de zeldzame parel, de heer Heinzmann. Ik zal hierover niet uitweiden, we kennen het verhaal allemaal. De parel is welgeteld een week zeldzaam geweest. Daarna werd hij plots een waardeloze

qu'il partageait le pouvoir avec des groupes de pression, tels les syndicats. On aura d'ailleurs observé que les syndicats l'ont longtemps soutenu lorsque le gouvernement a voulu le remplacer.

La ministre Durant n'avait peut-être pas tort de demander le départ de Monsieur Schouppe, mais la raison invoquée pour justifier cette éviction n'était pas la bonne. Cette raison, c'est qu'il était membre du CVP. Malgré cela, M. Schouppe a encore tenu trois ans, c'est-à-dire jusqu'à la nouvelle loi relative à la SNCB.

M. Schouppe s'en est donc allé. Il y a eu un premier appel aux candidats mais aucun ne convenait. Nous avons eu ensuite l'intermède de M. Heinzmann qui a très rapidement compris qu'il allait prendre la direction d'une entreprise où il ne pourrait pas faire grand-chose. A l'issue d'un second appel, Monsieur Baeck a été retenu sur la base de critères objectifs et présenté par la ministre Durant. Mais le gouvernement a rappelé cette dernière à l'ordre. La candidature de Monsieur Vinck a ensuite été envisagée comme la solution miracle mais il fallait d'abord procéder à un nouvel appel à candidatures. Une fois de plus donc, le gouvernement est à la recherche d'un candidat qu'il a en réalité déjà trouvé.

Monsieur Vinck ne s'est en outre pas porté candidat et pose des conditions. Il exige la suppression de la double signature et revendique la présidence du comité stratégique et du comité des nominations et de la rénovation, ce qui est impossible du point de vue légal. Il demande également le monopole de la communication, chose tout à fait normale pour quelqu'un qui dirige réellement une entreprise. Devant les exigences de M. Vinck, le gouvernement se montre

parel, althans in de ogen van de regering. De heer Heinzmann had snel begrepen dat hij aan het hoofd kwam van een maatschappij waar hij niets zou te vertellen hebben. Het werd hem zelfs onmogelijk gemaakt om enig zeggenschap te hebben. Na het vertrek van de heer Schouppe had de regering de wet zodanig klaargestoomd dat zijn plaatsvervanger verplicht was om die fameuze macht over de NMBS te delen met andere groepen.

De heer Heinzmann vertrok en zodoende zat de regering weer in de problemen. We weten allemaal wat hier aan de vice-eerste minister werd verweten, soms met een verkeerdelijk gebruikte terminologie. Immers, ik beaam dat Vlamingen denken dat hun sacoche een handtas is en het is een sac à main, maar niettemin blijft het verhaal dat er brieven verdwenen in die handtas en dat oorspronkelijk geschreven brieven werden bijgewerkt om de communicatie, zoals de heer Slangen dat zou noemen, ten overstaan van de bevolking te verbeteren.

De heer Heinzmann vertrok en de regering zat opnieuw in de miserie. Voor de derde maal dienden wervingsadvertenties te worden geplaatst om nieuwe kandidaten te rekruteren. Eenmaal deze procedure was afgelopen had de vice-eerste minister een kandidaat gevonden op basis van wat volgens mij objectieve criteria kunnen zijn. Zij heeft ons steeds gezegd dat zij iemand zou aanduiden op grond van de informatie die ze kreeg van consultants en voor zover ik weet betrof het hier de heer Baeck. Zodra dit achter de rug was werd de vice-eerste minister echter teruggefloten. Men had immers de mirakeloplossing gevonden in de persoon van de heer Vinck. Ik heb hier geen enkel probleem mee, mevrouw de vice-eerste minister. Het is echter spijtig dat men opnieuw een selectieprocedure moest opstarten. Men kan zich zelfs de vraag stellen of de derde periode definitief achter de rug was, aangezien zulks nooit is meegedeeld.

Het was dus voor de vierde keer. Geef toe, het is toch een klein beetje te gek: men gaat voor de vierde keer een kandidaat zoeken en iedereen weet dat men hem al gevonden heeft. Dit is absurdistan in de 18^{de} macht. Mevrouw de vice-eerste minister, u bent ongetwijfeld goed vertrouwd met de Franse literatuur. Ik zou zeggen: "C'est le royaume du Père Ubu".

Wij vernemen nu wij wat we hadden kunnen vermoeden, namelijk dat de heer Vinck in feite ook geen kandidaat is. Dus, voor de tweede keer hebben we iemand waarvan de regering ons vertelt dat hij de redder is die uit de hemel is neergedaald. Hij gaat het nu doen bij de NMBS. Maar hij is geen kandidaat, want het eerste wat hij doet is voorwaarden stellen en niet van de minste. Hij vraagt de verwijdering van de sacrosancte dubbele handtekening. Hij vraagt het voorzitterschap van het strategisch comité, wat conform de wet niet kan. Hij vraagt het voorzitterschap van het comité Benoemingen en Renumeratie, wat ook niet mogelijk is volgens de wet. Hij vraagt – hoe durft hij het als grote baas? – een soort monopolie over de communicatie. Ik kan me inbeelden dat dit in sommige kringen zeer weinig orthodox is. Ik vind dat niet zo abnormaal dat iemand die de leiding neemt van een groot bedrijf dat in financiële moeilijkheden zit en dat nevenbedrijven heeft met nog grotere financiële moeilijkheden, zegt dat hij de communicatie wil organiseren. Hij vraagt het, en plots is de man die men voorstelde als de reddende engel al een heel stuk minder reddende engel want de regering is op zijn minst

soudainement réticent.

M. Vinck a-t-il posé sa candidature? Par quelle voie? Sa porte-parole ne l'a jamais admis explicitement.

Que pense la ministre des conditions posées par M. Vinck? La double signature constitue la pierre angulaire de la nouvelle loi et le sud du pays y accorde sans doute une très grande importance.

Que va-t-on décider à propos de la reprise de la dette de la SNCB?

Qui serait le prochain sauveur si M. Vinck ne devenait pas administrateur délégué?

terughoudend om hem terzake toezeggingen te doen.

Mevrouw de vice-eerste minister, ik wil u dan ook enkele vragen stellen aan het einde van deze interpellatie.

Ten eerste, heeft de heer Vinck zijn kandidatuur wel degelijk gesteld, en zo ja, op welke wijze? Ik zal u ook zeggen waarom ik u die vraag stel. Ik vraag u dit omdat mevrouw Delvaux, de woordvoester van de betrokkene, wanneer zij terzake ondervraagd wordt steeds zegt dat de regering over de nodige documenten beschikt. Dit werd zeer juist opgemerkt door een Vlaams journalist deze week. Zij zegt nooit dat hij zich kandidaat heeft gesteld. Ik wil u trouwens herinneren aan het feit dat de brief die u beschouwde als de kandidatuurstelling van de heer Heinzmann, op zijn minst drie keer een zeer ernstig voorbehoud inhield. De heer Heinzmann zei dat hij "eventueel" "zou" geïnteresseerd kunnen zijn "onder voorbehoud". Hij maakt dus driemaal voorbehoud. Niettemin hebt u dit samen met de regering beschouwd als een rechtmatige kandidatuurstelling. Dus vraag ik u hoe die brief van de nieuwe reddende engel eruit ziet? Ik zou u zelfs durven vragen die brief voor te leggen aan het Parlement. Ik denk dat dit niet overdreven kan zijn, gezien de huidige omstandigheden.

Ten tweede, wat is het antwoord van de regering en van u op de verschillende eisen – ik heb er geen ander woord voor – van de betrokkene?

Over de dubbele handtekening heb ik u twee weken geleden in de plenaire vergadering een vraag gesteld. U hebt toen gezegd: "Ca jamais!". Wij blijven erbij dat die dubbele handtekening er is; ze is als het ware de sleutel tot het geheel. Indien wij dat element eruit halen, valt heel die constructie in elkaar. Ik kan mij inbeelden dat dit voor bepaalde partijen uit, wat men politiek correct "het zuiden des lands" noemt, van groot belang kan zijn. Ik stel alleen maar vast dat telkens wanneer u beweert over een ernstige kandidaat te beschikken om de NMBS te leiden, die dubbele handtekening een zeer grote hindernis is.

Ik heb u daarnet uit diverse kranten de andere eisen van de betrokkenen voorgelezen. Wat is uw antwoord daarop? Stelt hij nog meer vragen en eisen? Trouwens, hoe zit het met de overname van de NMBS-schuld? Mevrouw de minister, ik heb vernomen dat dit volgend jaar zou gebeuren. Mijnheer de voorzitter, neem me niet kwalijk, ik ga hier niet de oude formule van "morgen scheert men gratis" bovenhalen, maar ik heb toch de indruk dat dit de toverformule is van deze regering. Telkens er iets ernstig moet gebeuren, is dat voor binnen "afzienbare" tijd en dit begrip is in dit geval rekbaar.

Werden terzake ernstige engagementen genomen, want u kunt toch niet zomaar stellen dat de overname van de schuld voor volgend jaar is, want wie weet of deze regering volgend jaar nog overeind is? Dit zijn dus woorden die de oorzaak van enige twijfel kunnen zijn.

Mevrouw de minister, wat als de heer Vinck niet toehapt? Op het ogenblik weten wij niet wie de volgende reddende engel zal zijn of uit welke toverhoed u het volgend wit konijn zult bovenhalen. Wie is de volgende nieuwe tovenaar?

De **voorzitter**: Mijnheer Van den Eynde, in de commissie moeten wij stiptheid in acht nemen.

06.02 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik stop onmiddellijk en ik dank u voor deze terechtwijzing.

De **voorzitter**: Hopelijk is niet iedere trein zo laat als u.

06.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik weet dat ik een beetje vervelend ben voor de regering. Voor één keer wordt dit toch aanvaard?

Zo kom ik tot de laatste twee vragen, mevrouw de minister. Er bestaat in dit land een principe van taalkader. De taalkaders bij de NMBS bestaan niet meer sinds een arrest van de Raad van State van 15 maart 1999. Er bestaat een bijna-constante rechtspraak dat wanneer er geen taalkaders zijn er ook niemand kan worden benoemd. Voor zover ik weet, hebben de regering en uzelf zich hier nooit zorgen over gemaakt. Ik vraag mij evenwel af of, als niemand kan worden benoemd, een afgevaardigd bestuurder kan worden aangesteld. Er is immers geen enkele reden om ervan uit te gaan dat hij niet onder die taalkaders valt. Ik denk dat dit misschien een hindernis is die u niet hebt willen zien of onderschat hebt. Ik wil er u attent op maken dat wanneer ik zeg dat er geen benoemingen kunnen gebeuren zonder taalkader, de rechtspraak bij de Raad van State en de adviezen van de Vaste Commissie voor Taaltoezicht eenduidig zijn. Daar is een traditie over.

Zo kom ik tot mijn laatste vraag, mevrouw de vice-eerste minister. Ik hoor en ik weet allang dat het woord voor u en voor de mensen uit het Franstalig landsgedeelte, voor onze Waalse zuiderburen, taboe is.

U zult toch ook beseffen dat de eis voor regionalisering van de NMBS steeds luider zal gaan klinken in Vlaanderen. Ook de SP.A, regeringspartner, heeft bij monde niet alleen van een lid van onze commissie, maar ook bij monde van een niet onbekende minister uit de Vlaamse regering, die eis de jongste tijd kracht bijgezet.

Mevrouw de minister, het thema komt onvermijdelijk ter tafel. Mag ik u vragen of u rekening houdt met die mogelijkheden, zelfs indien u ertegen gekant bent? U weet het: gouverner, c'est prévoir. Houdt u rekening met die mogelijkheid wanneer u denkt aan de uiteindelijke aanstelling van een persoon aan het hoofd van de NMBS?

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, ik herinner u eraan dat de spreektijd voor vraag en antwoord volgens het reglement vijf minuten bedraagt. U mag daar een beetje van afwijken, maar ook niet teveel.

06.04 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal de geschiedenis niet herschrijven. Trouwens, ik heb over het dossier reeds heel wat interpellaties gehouden en heel wat vragen gesteld. Ik vermoed dat dit ook niet de laatste is en ik zal dus niet, zoals collega Van den Eynde, heel de historiek van het dossier opnieuw naar voren brengen.

Het staat immers vast dat wij, hoe dan ook, vandaag de zoveelste episode meemaken. Ik voorspel dat het trouwens niet de laatste zal zijn van een knoeiboel, die steeds meer de allures aanneemt van een schijnvertoning, een opgevoerde cinema.

06.03 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Depuis l'arrêt prononcé le 15 mars 1999 par le Conseil d'Etat, il n'existe en fait plus de cadres linguistiques à la SNCB et il est dès lors impossible de procéder aux nominations. Il n'est stipulé nulle part que les cadres linguistiques ne s'appliquent pas à l'administrateur délégué. Les avis de la CPCL et les arrêts du Conseil d'Etat sont unanimes à ce sujet. Quel est en l'occurrence le point de vue de la ministre?

La ministre tiendra-t-elle compte de l'éventualité de la régionalisation de la SNCB lorsqu'elle procédera à la désignation de l'administrateur délégué?

06.04 Yves Leterme (CD&V): Nous assistons à un nouvel acte du vaudeville de la SNCB. Le quatrième appel aux candidats a été clôturé sans aucune suite. Pourquoi l'administrateur délégué n'a-t-il pas été choisi parmi les 129 candidats? Une lettre de refus motivée doit être envoyée à ces derniers. Cela a-t-il été fait? Quels arguments ont-ils été invoqués?

Er zijn belangrijke episodes geweest. Mevrouw de minister, we hebben al heel wat leuke momenten met elkaar beleefd. Herinner u onze eerste nacht samen, namelijk van 3 op 4 oktober met de totstandkoming van de wet. Ik vond ook de woordenwisseling bijzonder leuk die wij hadden in verband met uw "sacoché", meer bepaald over de vragen of een bepaalde brief al dan niet bestond, welke brief dat dan wel was enzovoort. Ik geniet er alsmaar meer van en ik hoop van u hetzelfde.

Ik beperk me vandaag tot een zestal vragen. Ten eerste, mevrouw de minister, we staan thans voor de vierde oproep tot kandidaatstelling. Mijn concrete vraag terzake luidt waarom de vorige procedure afgesloten is zonder dat er in de lijst van 129 – althans meer dan 100 – zeer waardevolle kandidaten is gekozen? Waarom heeft men geen gedelegeerd bestuurder gekozen in de lijst van de personen die zich tijdig kandidaat hebben gesteld naar aanleiding van de oproep begin mei? Wat is de officiële, formele reden – ik meen dat het Parlement daar zicht op mag hebben –, wat is het argument, wat is het motief waarom men in de vorige lijst niet heeft gekozen?

In het verlengde daarvan is het uiteraard essentieel dat iedereen die zich kandidaat heeft gesteld, een gemotiveerde beslissing krijgt waarom zijn kandidaatstelling niet in aanmerking is genomen. Bijgevolg vraag ik u of de kandidaten inmiddels reeds op de hoogte zijn gebracht van de gemotiveerde beslissing om hun kandidatuur niet in aanmerking te nemen?

Ten tweede, de heer Vinck, blijkbaar een van de kandidaten, waar we ook iets langer stil bij zullen staan dan bij de andere kandidaten, is een Vlaams topindustriële met een sterk Vlaams bewustzijn, die trouwens aan het hoofd stond van het VEV op het ogenblik dat die organisatie de regionalisering van het spoorbeleid van de NMBS eiste. Zij eist dat trouwens nog altijd. Onder meer wat dat betreft, hebben we zeker geen bezwaar tegen de kandidatuur van de heer Vinck. Het hoeft voor Vlaanderen niet eens een slechte zaak te zijn dat de heer Vinck aan het hoofd van de NMBS zal komen te staan.

Alleen, als men alle kwaliteiten van de heer Vinck op een rij zet – en dat was ook mijn eerste spontane reactie toen ik het gerucht een veertiental dagen geleden opving – rijst toch de vraag hoe zo iemand zich ertoe kan laten verleiden om zich in een dergelijk wespennest, dat u gecreëerd hebt, waarvoor u en uiteraard de meerderheid verantwoordelijk zijn – u noemt het een nieuw wettelijk kader; ik noem het een puinhoop –, te steken en zich kandidaat te stellen. Vandaar de volgende vraag, die ook door collega Van den Eynde werd gesteld, heeft de heer Vinck zich formeel, schriftelijk, uitdrukkelijk gemotiveerd en door hem ondertekend, zoals in de oproep wordt vereist, kandidaat gesteld. Om een geliefde methode te gebruiken, mevrouw de minister, u kunt daarop met ja of neen antwoorden.

Is dit onvoorwaardelijk gebeurd? Ik verwijs naar de verklaringen van zijn woordvoester. Dat is niet zonder belang. De heer Van den Eynde heeft dit terecht beklemtoond. Ik verwijs naar Heinzmann en ook naar Selor. Ik verwijs naar alle oproepen tot kandidaatstelling. Als voor de heer Vinck op enigerlei wijze zou worden afgeweken van de formele vereisten van kandidaatstelling wordt, mijns inziens, een

Karel Vinck est un manager issu du secteur de l'industrie. Lorsqu'il était président du Vlaams Economisch Verbond, cette organisation préconisait la régionalisation du rail. Sa nomination ne serait pas une mauvaise chose pour la Flandre. C'est un homme aux multiples qualités. On peut donc se demander ce qui a bien pu le pousser à postuler pour cette fonction. A-t-il posé sa candidature formellement, par écrit et inconditionnellement? Il est important de savoir s'il a été dérogé à la procédure.

La presse a fait état d'entretiens informels avec M. Vinck. C'est le gouvernement qui lui aurait demandé de se porter candidat et il aurait pu négocier les conditions de son entrée en fonction. Cette information est-elle exacte? Mme Durant a-t-elle rencontré M. Vinck au cours des trois dernières semaines?

Dans deux ans, M. Vinck aura 65 ans. Eu égard à la loi relative à la SNCB, c'est un problème. Va-t-on le résoudre en modifiant la loi ou va-t-on laisser aller les choses? M. Vinck ne sera-t-il qu'un administrateur délégué de transition appelé à disparaître à très brève échéance?

C'est le bureau De Witte et Morel qui est chargé de procéder à l'évaluation des candidats. Les convocations sont souvent envoyées en dernière minute. M. Vinck sera-t-il également soumis à cette évaluation?

bijzonder belangrijk precedent geschapen.

Derde vraag. In de pers wordt gewag gemaakt – niemand ontkent het – van contacten, onderhandelingen en gesprekken. Men maakt er geen geheim van dat men de heer Vinck heeft uitgenodigd zich kandidaat te stellen en dat men gesprekken en onderhandelingen voert over de voorwaarden binnen dewelke de heer Vinck overweegt om eventueel gedelegeerd bestuurder van de NMBS te willen worden. Mevrouw de minister, bevestigt of ontkent u dat er gesprekken werden gevoerd door uzelf, een ander lid van de regering of door gemandateerden van de regering? De volgende vraag kan met ja of neen worden beantwoord. Elk ander antwoord is symptomatisch. Hebt u de heer Vinck de voorbije twintig dagen persoonlijk ontmoet? Ja of neen? Dit is niet onbelangrijk voor het verdere verloop en de juridische onaantastbaarheid van het dossier.

Vierde vraag. Uit gegevens in naslagwerken over belangrijke landgenoten – voor zover er belangrijke en minder belangrijke landgenoten zouden zijn – blijkt dat de heer Vinck binnen anderhalf, maximum 2 jaar de leeftijd van 65 jaar zal bereiken. Als men de artikelen 162quater en 162septies van de wet op de NMBS samen leest kan dit voor problemen zorgen. Hoe kan dit probleem in hoofde van de heer Vinck die volgens u zijn kandidatuur gesteld heeft, worden opgelost? Zal men een wetswijziging doorvoeren? Erkent u dat er voor de heer Vinck en mogelijks andere kandidaten problemen kunnen ontstaan als zij de leeftijdsgrens bereiken die in artikel 162quater en 162septies wordt vermeld? Ontkent u dat de heer Vinck wel eens een overgangsfiguur zou kunnen zijn voor anderhalf tot twee jaar om nadien plaats te ruimen voor iemand anders?

Vijfde en laatste vraag. In opdracht van de regering heeft het bureau De Witte en Morel een procedure van assessment opgezet. Ik verneem dat zeer ochtendlijke uitnodigingen worden verstuurd. Ik bedoel dat men 's morgens vroeg een uitnodiging ontvangt om diezelfde dag een assessment te ondergaan. In het licht van de gelijke behandeling van kandidaturen is het belangrijk te weten of de heer Vinck effectief aan het assessment, georganiseerd door het door de regering aangesteld bureau, werd of wordt onderworpen. Werden terzake sluitende afspraken gemaakt?

Mijnheer de voorzitter, ik vermoed dat ik u niet heb beschaamd met betrekking tot het respect voor het Reglement inzake de tijdslimiet voor mondelinge vragen in commissie.

06.05 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, le feuilleton SNCB nous propose de nouveaux épisodes, notamment en ce qui concerne la désignation de l'administrateur délégué. Une nouvelle fois, la procédure doit être ajustée en cours de route.

La démarche établie au départ était pourtant bien dans l'air du temps: annonce de vacance d'emploi, établissement de critères, recours à un bureau d'évaluation spécialisé et intervention du politique en bout de course.

Les difficultés rencontrées maintenant nous montrent l'utilité de l'accompagnement du processus par les pouvoirs publics.

06.05 Jean Depreter (PS): De moeilijkheden bij de benoeming van de nieuwe gedelegeerd bestuurder van de NMBS tonen het belang aan om deze procedure te laten begeleiden door de overheid.

Omdat de headhunter onder de 127 kandidaten niemand vond die beantwoordde aan alle criteria, is het normaal dat de regering het initiatief weer in eigen handen heeft genomen. Toch moet de

Le chasseur de têtes, «Russell Reynolds Associates», n'a pas fourni un travail extraordinaire. En effet, l'accouchement de la "short list" était vraiment trop laborieux et aucun des 127 candidats n'a été en mesure de répondre à l'ensemble des critères qui avaient été fixés.

Le gouvernement a repris l'initiative sur un mode plus traditionnel. L'opposition dénoncera d'ailleurs probablement cette évolution.

En fait, le gouvernement propose lui-même des solutions. L'actionnaire intervient, ce que je trouve normal, étant donné l'importance de l'entreprise.

Par ailleurs, la volonté de transparence doit subsister. Le choix qui sera fait devra être motivé explicitement et toutes les précautions juridiques nécessaires devront être prises. De plus, les candidats du premier appel devront être respectés.

Madame la ministre, le gouvernement, unanime, a pris les dispositions nécessaires. Cependant, pourriez-vous me rassurer à propos des éléments suivants:

1. Le gouvernement a décidé de clôturer une procédure en cours avant d'ouvrir le nouvel appel à candidatures. Dans ce cadre, disposons-nous de toutes les assurances juridiques nécessaires?

2. Pouvez-vous nous confirmer le fait que *Russell Reynolds Associates* n'a pas été capable de produire la "short list" de candidats répondant à l'ensemble des critères? Le consultant *De Witte & Morel* dispose-t-il de l'expertise utile?

3. Dans le cadre des discussions, le gouvernement a précisé et confirmé d'autres orientations: tarifs préférentiels, caractère fédéral, unicité, double signature. Madame la ministre, nous serions heureux de recevoir des informations complémentaires à ce propos même si ma question ayant été rédigée, il y a quelques jours, la presse d'aujourd'hui et d'hier nous a déjà fourni de nombreux renseignements à ce sujet.

4. Le problème de la dette a refait surface. Pouvez-vous nous confirmer la perspective établie depuis quelques semaines, c'est-à-dire la reprise de la dette historique par l'Etat?

Voilà, madame la ministre, les quatre questions précises que je voulais vous poser.

En cette matière, comme chaque fois, vous traduisez la volonté d'un gouvernement qui a dégagé un consensus. Toutefois, prise de responsabilité du politique et respect des compétences des candidats doivent se conjuguer. Bien entendu, le député de la majorité que je suis pense évidemment que vos réponses iront dans ce sens.

Evidemment, la presse de ces deux derniers jours a déjà fait allusion aux quatre éléments cités par M. Vinck. Ils indiquent bien la volonté de ce grand capitaine d'industrie – et personne ne le conteste – de s'investir vraiment à fond dans cette affaire. M. Vinck souhaite donc avoir des possibilités d'action, ce qui est tout à fait normal.

Par ailleurs, ce monsieur est suffisamment intelligent – il l'a prouvé –

hele zaak transparant blijven en moeten we rekening houden met de kandidaten van de eerste oproep.

Beschikken wij over de nodige juridische waarborgen betreffende de beëindiging van de lopende procedure en de opening van een nieuwe oproep tot kandidaten?

Bevestigt u dat Russel Reynolds er niet in geslaagd is een "short list" op te stellen? Beschikt De Witte & Morel over de nodige deskundigheid terzake?

Kan u ons uitleg geven over de andere door de regering aangereikte denkpistes?

Zal de historische schuld van de NMBS door de Staat worden overgenomen?

De heer Vinck, wiens - trouwens gegronde - eisen we via de pers konden vernemen, is intelligent genoeg om in te zien dat het in die context, dank zij solidaire inspanningen binnen de directie, mogelijk zal zijn tot een vorm van samenwerking te komen, inzonderheid op het stuk van de communicatie, zonder dat de wet van 22 maart 2002 dient te worden gewijzigd. Wij hebben ook duidelijk begrepen dat de dubbele handtekening enkel voor belangrijke beslissingen zou gelden.

De headhunterbedrijven zijn tot alles in staat en hun inbreng in dit dossier rechtvaardigt dat de politieke overheid uiteindelijk het laatste woord heeft. Het zou er nog aan ontbreken dat die bedrijven de gedelegeerd bestuurder van de grootste onderneming van het land benoemen!

De toestand van de rekeningen indachtig, zal de doelstelling van 50 % meer personenvervoer zonder herstructurering en zonder nieuwe investeringen moeilijk

pour démontrer la nécessité d'un travail d'équipe dans une telle entreprise. Ainsi, par exemple, il demande de pouvoir participer aux décisions du comité stratégique, aux décisions du comité de nomination et de rémunérations. Il est évident que si un travail suffisamment solidaire est effectué au sein de l'équipe de direction, il est possible de trouver des modalités de participation, ce qui évitera de devoir revoir la loi du 22 mars 2002 qui vient d'être votée. On pourrait citer l'exemple de La Poste où, au niveau de la présidence du conseil d'administration et de l'administrateur délégué, des répartitions de responsabilités et des prises d'engagements se font en bonne entente au gré des circonstances. On pourrait encore citer les noms de nombreuses entreprises où cette espèce de *gentlemen's agreement* est possible. Cela permet à l'administrateur délégué non seulement de s'investir mais également de travailler en équipe.

Il en va de même pour ce qui concerne le problème de la communication interne et externe.

A propos de la double signature, l'attitude du gouvernement qui a compris très logiquement qu'il fallait une interprétation souple de la question transparaît de façon évidente dans la presse. Pour les achats mineurs, la double signature ne sera pas nécessaire mais pour des engagements financiers importants comme ceux liés au plan d'investissement, elle sera requise.

J'estime que les réflexions de M. Vinck sont légitimes et je pense que le gouvernement a pris la bonne orientation en la matière.

J'ai dit ce que je pensais des bureaux d'expertise. En définitive, dans quelques mois, on aura épuisé la liste des bureaux d'expertise disponibles sur le marché belge! On pourrait prendre, au niveau international, des exemples de ce que les bureaux d'expertise sont capables de faire n'importe quoi! Pourquoi pas les consulter tout de même mais cela légitime de façon évidente pour moi le fait qu'au bout du compte, c'est la puissance publique qui doit prendre ses responsabilités. J'ai lu dans un journal financier, à propos de Russell Reynolds Associates, que ce bureau avait rédigé "un rapport non conforme au cahier des charges"; il était jugé "attaquable par des tiers et inutilisable".

En l'occurrence, je ne comprends pas la situation. On parle de demander l'avis à des bureaux d'expertise; parfois, on leur demande d'établir un classement de candidats et parfois de choisir le bon candidat. Il ne manquerait plus que des gens qui font partie d'une petite entreprise à propos de laquelle on ne dispose d'aucune garantie choisisse l'administrateur délégué de l'entreprise la plus importante du pays!

Il y a des réflexions subsidiaires à propos des démarches qui seraient entreprises auprès du Conseil d'Etat. Cela ne me paraît pas être le problème principal.

Selon moi, il faut répondre aux inquiétudes légitimes des organisations syndicales notamment à propos de la capacité du nouvel administrateur délégué de procéder à des restructurations qui sont indispensables mais tout en ayant la volonté de continuer à motiver l'ensemble du personnel et de maintenir la paix sociale; je pense ici à la convention collective qu'il va falloir faire fonctionner.

haalbaar zijn. In dit opzicht zal de overname van de historische schuld door de Staat een opluchting zijn. De heer Vinck mag dan inderdaad doorgaan voor een regionalist van de harde lijn, een vakbondsafgevaardigde heeft mij verzekerd dat hij ook zin heeft voor nuancering. Hij is trouwens gehuwd met een Franstalige...

Ik zie de toekomst positief in en als de regering hetzelfde doet, zijn de kansen op slagen groot.

Au-delà des informations qui émanent des milieux financiers et qui sont publiées dans les médias, je me suis renseigné auprès des organisations syndicales au sujet de leurs soucis concernant la situation financière de la SNCB. Les comptes de cette société ont été approuvés ce matin et les journaux regorgent de considérations à propos d'ABX. L'objectif d'une augmentation de 50% du nombre de personnes transportées nécessitera des investissements alors que l'argent n'est pas éminemment disponible. A cet égard, la reprise de la dette historique pourrait apporter un soulagement tout à fait important.

Un délégué syndical m'a dit que dans un premier temps M. Vinck apparaît comme un restructurateur, un régionaliste, un homme très dur; il a ajouté qu'il faudra faire attention. Par contre, un autre délégué syndical a émis des propos plus nuancés. Là où M. Vinck a procédé à des restructurations, des moyens financiers étaient disponibles; or, tel n'est pas le cas à la SNCB. Le plan horizon 2005 a été ébauché avec les organisations syndicales et prévoit la garantie d'un accompagnement social véritablement en béton. C'est aussi cela qu'il va falloir maintenir!

Pour vous prouver que M. Vinck est un homme nuancé, je dois signaler qu'il a épousé une francophone! Cela démontre qu'il a un esprit d'ouverture et qu'il doit avoir une volonté fédérale!

Je ne reviendrai pas sur les 177 millions du déficit et je ne vous rappellerai pas comment on en est arrivé là. Je ne vous rappellerai pas non plus les articles 633 et 634 qui concernent ABX.

Vous aurez compris le petit message que j'ai essayé de faire passer sous la forme de questions. Il se veut optimiste. Certes, il y a des difficultés à résoudre et des ajustements à faire.

Pour autant que l'on ne soit pas formaliste et que l'on souhaite orienter les choses de manière positive, le gouvernement pourra s'en sortir honorablement.

06.06 Geert Bourgeois (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil beginnen met u en de paars-groene regering te feliciteren. Ik ben een politicus die niet alleen participeert, maar ik kom ook wel eens onder de mensen. Ik observeer, praat en luister wat. Ik moet zeggen dat paars-groen echt goed op weg is om de strijd tegen de verzuring te winnen. Tot voor kort kwam ik in Vlaanderen alleen maar zure gezichten tegen. Mensen gingen niet meer naar het café, of alleen maar om te zagen. Er was geen levensvreugde meer. Mensen zaten te focussen op het fameuze gat in de haag. Stilaan zien wij echter inderdaad een kentering ontstaan. Paars-groen slaagt erin om wat in beweging te krijgen en om de samenleving te verzoeten. Mensen amuseren zich weer en zijn weer opgewekt. Zelfs als de trein vertraging heeft, kunnen de mensen weer lachen. Zij blijven weer praten met elkaar, gaan naar het café, zien elkaar op de markt en slaan een babbeltje. Telkens opnieuw moet ik constateren dat de onverdroten inspanningen van deze regering op allerlei vlakken daar echt in heel belangrijke mate toe bijdragen. De mensen hebben weer een onderwerp van gesprek. De open debatcultuur en de prachtige communicatie van de regering dragen daartoe bij.

06.06 Geert Bourgeois (VU&ID): Je tiens à féliciter la coalition arc-en-ciel. Le gouvernement est en train de gagner la bataille contre l'aigrissement de la société. Les gens réapprennent à se divertir et se sont trouvé un sujet de conversation. Il se voient proposer un nouveau chapitre de la saga de la SNCB et les nouvelles aventures de Gaston "Guy" Lagaffe. Mes félicitations s'adressent également à la ministre écolo qui a réalisé son objectif au bout de trois ans, c'est-à-dire évincer M. Schouppe, encore qu'on ne sache pas du tout si ce dernier travaille encore ni quel poste il occupe.

Mevrouw de minister, uw antwoord van daarnet heb ik niet begrepen. Ik zal het kopiëren en straks uitdelen in de trein. De mensen gaan weer leuke lectuur hebben. U zei letterlijk: "In het weekend wordt de stoptreinuurdienst op de lijn 66 opnieuw ingevoerd tijdens de winterperiode, mits tijdens het weekend over het hele jaar een inkrimping van de eigen amplitude van de L-treinen, maar zonder invloed op de laatste bediening van elke halte, door de fusie van drie L-treinen met IC-treinen". Dat is zo een van die mooie communicatieve momenten van de regering. Ik hoop voor u dat u zelf begrijpt wat u daarstraks hebt geantwoord.

Wat vooral bijdraagt tot de sfeer onder de mensen, tot de opstoot van levensvreugde, zijn toch wel de lotgevallen van de ploeg van Guy Flater, eerste minister, die persoonlijk gaat vliegen, de stuurknuppel van de treinen in handen neemt en de prikkeldraad in Everberg naar zijn zeggen eigenhandig is gaan aanbrengen. Toen hij dat aan het doen was, is hij ongetwijfeld, associatief zoals hij denkt, bij de heer Vinck uitgekomen. Van prikkeldraad naar de heer Vinck is inderdaad niet zo'n grote stap, zelfs niet voor de eerste minister van een klein land.

Daarmee zitten wij in de zoveelste fase in die NMBS-saga. Voor de vierde keer onderneemt u krampachtige pogingen om een nieuwe baas van het spoor te vinden. U bent drie jaar minister. Voor een groene minister is het ongelooflijk fantastisch dat u er na drie jaar bijna in slaagt om uw belangrijkste doelstelling te realiseren, namelijk de heer Schouppe te verwijderen en te vervangen. Ik neem aan dat de heer Schouppe is verwijderd? Zit hij nog in de NMBS of is hij er niet meer? Ook dat is één van die huidige kafkaïaanse toestanden. Schouppe is weg, maar Schouppe is er nog. Niemand weet in welke hoedanigheid. De heer Schouppe is ook niet vervangen. Hoe storend het ook moge zijn en temidden van de ontspanning van de mensen, afwisselend gebracht door het voetbal en de regering, veroorloof ik het mij toch om enkele vervelende vragen te stellen. Ik hoop dat u daarop een antwoord zult willen geven.

Mijn eerste vraag gaat over de 129 kandidaten die een geldige kandidaatstelling gedaan hebben. Hoe heeft de regering gemotiveerd om met die 129 mensen niet door te gaan? Hebt u dat ook gemotiveerd laten weten aan die 129 mensen? Werden zij door u op de hoogte gebracht van die regeringsbeslissing? Volgens mij is dat een heel belangrijk element in de verdere discussie.

Ten tweede, hoeveel van die 129 kandidaten stonden er eigenlijk op de jongste shortlist van een van de zoveel dure koppensnellerbureaus of selectiebureaus? Klopt het dat de heer Vinck, als het ware buiten categorie, ook op die shortlist stond? Klopt het dat hij ook op de jongste kandidatenlijst stond die aan de regering werd voorgelegd? Klopt het dat hij daarop door dat bureau als eerste buiten categorie gerangschikt was, alhoewel hij blijkbaar geen kandidaat was?

Ten derde, hoeveel kandidaten hebben zich nu, opnieuw of bijkomend, aangemeld? Ik heb begrepen dat de poststempel van de aangetekende brieven zal tellen en dat u zou wachten tot vandaag om precies te weten hoeveel mensen zich tijdig kandidaat hebben gesteld. Hoeveel kandidaten zijn er op dit moment in deze vierde

Comment le gouvernement a-t-il motivé le rejet de 129 candidats? Ceux-ci ont-ils été informés officiellement? Combien de candidats figuraient sur la liste succincte du bureau de sélection? M. Vinck était-il classé hors catégorie, tout en haut de cette liste?

Combien de candidats se sont-ils représentés ou sont-ils venus s'ajouter? Comment sont-ils sélectionnés? Quel est l'échéancier? Le gouvernement a-t-il eu un entretien avec M. Vinck? La ministre sait-elle si M. Vinck a posé des conditions? Dans l'affirmative, lesquelles? Ces conditions concernent-elles la double signature et la nomination du Comité de direction? La question de la limite d'âge a-t-elle été abordée? En effet, si la loi actuelle est appliquée, M. Vinck ne constituera pas une solution à long terme car il atteindra la limite d'âge en septembre 2003. La loi va-t-elle dès lors être aménagée?

Quelles compensations politiques ont-elles été convenues? Quelle compensation le SP.A obtiendra-t-il en contrepartie de la nomination politique du VLD?

Quel accord est-il intervenu à propos de la reprise de dettes et de la défédéralisation du rail?

procedure?

Hoe worden die mensen nu geselecteerd? Selecteert u eigenhandig? Voert u een gesprek met die mensen? Hebt u daarvoor een selectiebureau?

Welke timing past daarbij? Tegen wanneer moet die selectieprocedure rond zijn?

Ten vierde, hebt u of heeft iemand van de regering, de eerste minister of een andere minister, bij uw weten een gesprek gehad met de heer Vinck nopens zijn kandidaatstelling voor die functie? Daarover wordt nogal wat geschreven en doen nogal wat geruchten de ronde. Volgens mij is het toch wel heel belangrijk dat u daarover de hele waarheid vertelt.

Hebt u, de eerste minister of andere ministers een gesprek met de heer Vinck gehad of met andere kandidaten?

Ten vijfde, weet u of de heer Vinck bepaalde voorwaarden heeft geformuleerd? Ik citeer wat de woordvoerder van de heer Vinck aan de pers verklaart: "Wij moeten leren uit wat anderen is overkomen. Het ontslag van de heer Heinzmann is zeer leerzaam. Wie een moeilijk bedrijf als de NMBS goed wil leiden, moet over de nodige armslag beschikken. Het is dus niet meer dan normaal dat Karel Vinck een aantal voorwaarden stelt". Mevrouw de minister, over welke voorwaarden gaat het? Ik lees dat het zou gaan over het voorzitterschap van het strategisch comité, over het voorzitterschap van het benoemings- en remuneratiecomité, over het terugschroeven van de dubbele handtekening die u nochtans recent in de wet hebt ingeschreven, over de benoeming van het directiecomité. Is er ook gepraat over de leeftijdsvoorwaarden die door de wet worden bepaald? Dit staat bij mijn weten niet ingeschreven in de voorwaarden voor het gedelegeerd bestuurderschap van de andere overheidsbedrijven, maar wel voor de NMBS. De heer Vinck bereikt die leeftijdsgrens op 19 september 2003. Dan wordt de heer Vinck 65 jaar. Als de heer Vinck een "wissel op de toekomst" wil zijn, kan ik mij voorstellen dat in de mogelijkheid tot verlenging wordt voorzien. Of is hij voor de regering de geknipte overgangsfiguur, de man die moet saneren, die moet afdanken – daarmee heeft hij enige ervaring – en die het spoor moet vrijmaken voor een andere kandidaat. Daarover doen ook nogal wat geruchten de ronde. Er zijn ministers die fin de carrière zijn en die denken aan een uitloopbaan bij het spoor. Denkt u eraan om die leeftijdsgrens te wijzigen of niet? Ik hoor u zeggen dat de wet niet wordt veranderd. Ik hoor de eerste minister zeggen dat alles binnen het kader van de wet blijft. Artikel 162 septies bepaalt uitdrukkelijk de leeftijdsgrens op 65 jaar. Mevrouw de minister, u kunt misschien zoals de heer Schouppe onderaan beginnen en uiteindelijk een mooie fin de carrière als gedelegeerd bestuurder krijgen. Ik neem aan dat het voor u wat onkies zou zijn om zomaar over te stappen. Andere ministers die nog niet de leeftijdsgrens van 65 jaar hebben bereikt, blijken echter geïnteresseerd te zijn. Mevrouw de minister, worden er voorwaarden gesteld om de wet te veranderen? Gaat de regering daarop in of verandert er geen jota aan de wet, ook niet inzake de leeftijd?

Ten zesde, welke politieke compensaties zijn er afgesproken? Mevrouw Lalieux en haar collega zijn heel duidelijk. Volgens hen gaat

het om een politieke beslissing. De VLD krijgt dus een politieke benoeming. Zij zeggen ook dat dat geen schande is. Dit is dus heel normaal. De SP.A krijgt het echter op de heupen van het feit dat er nu reeds drie jaar niets gebeurt bij het spoor: men denkt niet aan de reiziger, men denkt niet aan een betere kwaliteit, men denkt niet aan een beter comfort, de treinen rijden nog altijd even traag als voor de Tweede Wereldoorlog. Volgens de SP.A moeten wij van dit moment gebruikmaken om iets aan het spoor te doen, te beginnen met gratis vervoer voor iedereen.

Mevrouw de minister, welke afspraken zijn er nu gemaakt inzake de benoeming van de heer Vinck? Welke beleidsafspraken werden gemaakt inzake gratis woon-werkverkeer en schuldovername, blijkbaar een heel belangrijk thema. Ik lees bij de Franstalige collega's dat er geen sprake zou zijn van de defederalisering. Wij weten allemaal dat uw geliefde collega in de Vlaamse regering daar een strijdpunt van maakt en daarmee naar de verkiezingen wil gaan. Niettemin wordt gezegd dat de federale regering heeft beslist dat er geen sprake is van defederalisering, ook al is dit nu het uitgekende moment. Als de schulden worden overgenomen, lijkt het logisch dat de infrastructuur wordt overgedragen. Hoe kan ze beter worden overgedragen dan naar de gewesten?

Mevrouw de minister, ik wil een duidelijk antwoord. Wat staat er op het programma? Wat gebeurt er inzake de defederalisering van het spoor?

06.07 André Smets (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, selon les journaux, les Ecolos seraient en pleine tempête. Les choses sont en tout cas compliquées pour le moment puisqu'au sein du Bureau, M. Bauduin et M. Defeyt sont loin de s'entendre. Mais, en fait, cela n'intéresse personne, ni moi non plus d'ailleurs. Mais ce qui préoccupe davantage M. Verhofstadt, c'est l'avenir de Mme Durant. Les états d'âme de M. Bauduin et de M. Defeyt n'ont aucune importance à ses yeux; par contre, si Mme Durant décidait de quitter son poste de vice-première ministre, je crois qu'il n'y aurait plus de gouvernement.

Je rejoins l'analyse que vient de faire M. Bourgeois: M. Verhofstadt a pris une décision politique en mettant en place un responsable qui lui convienne sur le plan politique. Il sait très bien qu'il est en train de jouer un jeu dangereux car il faut bien avouer que Mme Durant est un personnage charismatique. Vous savez faire rêver les gens. Vous passez fort bien à la télévision, madame Durant. Vous comprenez fort bien les problèmes de ceux qui vous interrogent et vous mesurez également fort bien combien l'existence de l'Arc-en-ciel dépend de votre présence au sein du gouvernement.

Par conséquent, mon intervention n'est absolument pas dirigée contre vous. Je souhaiterais surtout mettre en exergue ces jeux politiques extraordinaires, basés sur le principe du "Je t'aime, moi non plus", sur lesquels la coalition Arc-en-ciel repose depuis trois ans. Il en résulte que des courants antagonistes sont condamnés à vivre ensemble s'ils veulent rester dans la majorité.

Puisque l'on parle de développement durable chez les Ecolos, il s'agit de travailler le plus longtemps possible dans ce cadre pour essayer d'atteindre la fin de la législature. Vous savez comme moi que

06.07 André Smets (cdH): Volgens de pers zou het er bij Ecolo momenteel stormachtig aan toe gaan en zouden de federale secretarissen, de heren Defeyt en Baudouin, elkaar rauw lusten. Dat interesseert echter niemand en zeker de heer Verhofstadt niet. Wat de eerste minister wel zorgen baart is de toekomst van mevrouw Durant, want mocht zij beslissen uit de regering te stappen zou er geen regering meer zijn.

Er moest een gedelegeerd bestuurder voor de NMBS worden gevonden die de goedkeuring van de heer Verhofstadt wegdraagt. Door de heer Vinck te benoemen, brengt men nu de toekomst van de regering in gevaar. Als de Vlamingen het moeilijk hebben met een Franstalig minister, dan zeg ik hen dat regionalistische opvattingen mij persoonlijk niet interesseren. Ik streef naar Europese treinen die snel en in alle veiligheid rijden.

Mevrouw de minister, u zit in een machtspositie en u weet dat.

lorsqu'un ministre quitte le gouvernement, tout son personnel politique doit s'en aller également. Quelles que soient les convictions de chacun, les résultats des élections et les souffrances que cela peut engendrer, on sait parfaitement que lorsqu'il y a des changements au sein du gouvernement, cela concerne des centaines et des centaines de personnes.

Au travers de la désignation éventuelle de M. Vinck, c'est l'avenir de tout le gouvernement qui est en cause. Il ne s'agit donc pas d'une situation banale dans la mesure où, une nouvelle fois – je le répète à nos amis flamands –, nos collègues flamands éprouvent des difficultés à accepter une personnalité francophone. Je constate avec plaisir depuis le début que, lorsque les francophones commencent à comprendre ce qui se passe chez vous, des difficultés apparaissent chez les mâles dominants de l'Arc-en-ciel, dont vous faites partie, monsieur le président. Personnellement, j'aspire de plus en plus à ce que l'on adopte une vision européenne des choses. Quand on me parle de régionalisation et de défédéralisation, cela ne m'intéresse pas du tout car chacun sait qu'au-delà des problèmes de la SNCB, l'essentiel est que des trains européens roulent au service des voyageurs, avec la plus grande sécurité possible.

Je ne rappellerai pas toutes les questions qui ont été posées. Je ne suis pas un de vos inconditionnels, certainement pas. Je dis simplement que vous êtes en position de force et vous le savez. En effet, M. Verhofstadt a pris plaisir à être premier ministre. Sa plus grande douleur serait donc de devoir quitter sa charge trop tôt.

L'histoire en est actuellement à son quatrième épisode, vous avez eu l'occasion de l'évoquer en d'autres lieux. A présent, vous venez de faire publier au Moniteur belge un quatrième appel à candidature pour la fonction d'administrateur délégué de la SNCB et toute une série de questions doivent encore être posées, particulièrement en ce qui concerne les bureaux de consultance. Pour être concret, j'aimerais savoir combien de bureaux de consultance vous avez engagés pour ce seul sujet? Trois si je ne m'abuse. Comment a-t-il été procédé à leur sélection? Quelle charge leur a-t-on confiée? Quel a été le temps imparti pour étudier les candidatures? Mais surtout, quel est le coût de ces procédures de sélection via des bureaux de consultance pour les finances publiques?

Par ailleurs, j'aimerais savoir combien de candidatures ont officiellement été déposées à l'heure actuelle. Sont-elles au nombre de 127, 128 ou 129? J'entends des chiffres variables et j'aimerais savoir ce qu'il en est exactement. M. Vinck fait-il partie de ce lot de candidats? Je ne m'associe pas à tous ceux qui disent que c'est un Belgo-Flamand. Je ne me sens pas du tout victime, lorsque c'est un néerlandophone qui dirige une entreprise, à la condition qu'il la dirige bien. Je n'éprouve aucun état d'âme en la matière. Ce qui m'intéresse, c'est que le personnel se sente respecté dans l'entreprise et que les citoyens bénéficient d'un service public de qualité si même, bien entendu, la Belgique appelle un certain équilibre sur le plan linguistique dans l'ensemble des nominations.

Dans ce cadre, M. Vinck fait-il donc partie des 127, 128 ou 129 candidats? Pour reprendre la question de M. Leterme, l'avez-vous rencontré? Cependant, ce qui est totalement ahurissant, selon moi et différents quotidiens, c'est que M. Vinck ait posé une série de

Het is nu al de vierde oproep tot kandidaten voor de functie van gedelegeerd-bestuurder die in het *Belgisch Staatsblad* verschijnt. Het wordt wel een erg lang vervolgverhaal!

Hoeveel consultants werden daarvoor al ingeschakeld? Hoe werden zij geselecteerd? Met welk bestek? Hoeveel heeft dat de Schatkist gekost?

Hoeveel kandidaturen zijn thans officieel ingediend? Heeft de heer Vinck zijn kandidatuur ingediend? Heeft u hem ontmoet?

Wat is uw politieke reactie op zijn eisen, die ook door de heer Verhofstadt worden opgelegd? Zijn zij aanvaardbaar en stroken zij met de wet? De selectieprocedure is op het lijf van de heer Vinck geschreven.

Dat dossier dreigt tot een juridische en financiële chaos te leiden en te zorgen voor onrust bij de reizigers en de 40.000 werknemers van de NMBS, die echter het recht hebben te weten wie aan het hoofd van de maatschappij zal komen te staan.

De confrontatie tussen de vice-eerste minister en de eerste minister, die veel weg heeft van een haat-liefde verhouding, zou de coalitie niet in gevaar mogen brengen. Die moet immers stand houden tot in mei volgend jaar, wanneer de regeerperiode ten einde loopt.

De NMBS moet echter op een meer rechtlijnige manier worden beheerd.

conditions. J'ai suivi de très près ces modifications légales de la loi portant réforme des structures de la SNCB et pour laquelle plus de deux ans ont été nécessaires à l'obtention d'un vote après énormément de compromis. J'en mesure donc la complexité. Quel est finalement votre action politique à l'égard des revendications de M. Vinck, je le rappelle, imposé par M. Verhofstadt? Sont-elles acceptables? Sont-elles conformes à la loi?

Je vous livre un passage de "La Meuse" de ce matin: "C'est du sur mesure pour M. Vinck". J'aime cette expression, c'est pareil lorsqu'on se rend chez le tailleur! On a vraiment tout ajusté pour que M. Vinck soit bien habillé. Dans ce cadre, ce dossier intéresse de plus en plus la population. Il est parfois comique, sans toutefois éliminer le côté sentimental de l'affaire. Il est aussi tragique, parce que derrière tout cela, il en va, bien entendu, de l'avenir de la SNCB. Mais surtout, on risque une fameuse pagaille juridique, une fameuse pagaille financière, un fameux questionnement, à juste titre, des travailleurs, car ils se demandent dans quel jeu ils sont priés de jouer ainsi qu'une fameuse pagaille pour les voyageurs. Effectivement, ces derniers temps, la situation n'a pas été brillante. Je sais que ce n'est pas un administrateur qui assure la perfection en matière d'horaire. En attendant, une société qui occupe plus de 40.000 personnes a tout de même le droit de savoir par qui elle sera dirigée. Cela va de soi!

Je ne veux pas parler trop longuement, monsieur le président. Mais je répète que nous vivons actuellement une histoire tout à fait significative: un affrontement entre une vice-première ministre et un premier ministre, qui sont toutefois condamnés à "s'aimer" encore près de neuf mois, pour arriver, en mai de l'année prochaine, dans les meilleures conditions possible, au terme de leur mandat. Quoi qu'il en soit, la gestion de la SNCB mérite quand même davantage de rigueur.

06.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, madame la ministre, je vous prie tout d'abord de m'excuser pour mon retard: j'étais retenue par d'autres occupations. N'ayant pas pu entendre le plaidoyer de mes collègues, je serai très brève car je n'ai pas envie de répéter ce qui a déjà été dit. Je veux cependant répondre à M. Bourgeois, qui a attentivement lu ma question.

La désignation de l'administrateur délégué de la SNCB se voulait d'une grande transparence, elle se voulait un modèle en rupture avec les pratiques du passé, l'hégémonie du passé au sujet de laquelle le parti socialiste est souvent accusé. Or, avec toutes les pérégrinations qu'on a connues, tant avec M. Heinzmann que maintenant, et malgré la transparence dans laquelle se déroule la procédure de désignation, cette nomination ressemble fort à une nomination politique. M. Bourgeois l'a également dit, sauf que pour ma part, je ne donne pas de connotation négative aux nominations politiques. En effet, j'estime qu'il appartient au gouvernement, et en particulier à la ministre de tutelle, de déterminer les qualités que doit avoir l'administrateur délégué de l'entreprise publique qu'est la SNCB. Et sur base de ces critères, il lui est loisible de désigner des consultants qui seront à même de choisir le meilleur candidat. Si le gouvernement avait dit: "sur base de critères objectifs, on choisit X ou Y", cela m'aurait tout aussi convenu.

Ici, c'est le contraire qui se passe. On essaye d'objectiver et de

06.08 Karine Lalieux (PS): De benoeming van de gedelegeerd bestuurder gebeurt volgens een doorzichtige procedure die breekt met het model uit het verleden, toen de socialistische partij bloot stond aan kritiek.

Deze nieuwe procedures nemen niet weg dat er nog steeds politieke benoemingen zijn. Ik heb daar niets op tegen, maar ik vraag mij af of de criteria die de consultants hebben opgesteld en waarop de toezichthoudende minister zich heeft gebaseerd om de heer Vinck te benoemen wel beter zijn.

Men probeert een beslissing te staven met het advies van deskundigen en consultants, maar ondanks de inspanningen tot transparantie blijven de machtsverhoudingen duidelijk

légitimer une décision en faisant appel à ces consultants, à ces experts, à ces techniciens, à ces gens qui sont soi-disant au-dessus de la masse. Cette tentative d'objectivité et de transparence a peut-être pour but d'éviter les rapports de force au sein du gouvernement. Mais malgré l'appel aux consultants, les rapports de force sont bien présents. Nous pouvons en lire tant et plus chaque jour dans la presse.

Je n'ai aucune objection à ce que le gouvernement désigne la meilleure personne. Et si demain on me dit que Karel Vinck est la meilleure personne, celle qui correspond le plus aux critères de départ, je ne verrai aucun inconvénient à sa nomination car la SNCB en a grandement besoin.

Mais, tout comme lors de la désignation de M. Heinzmann, je me demande si ces sociétés de consultants sont réellement capables de faire un travail correct en réponse à une demande du gouvernement. Je n'ai nullement l'intention de polémiquer au sujet d'une personne qui n'a même pas encore été désignée. Mais j'aimerais tout de même savoir comment un bureau de consultants chargé d'une telle sélection opère son choix. Nous en sommes maintenant au troisième candidat proposé, puisque nous n'étions contents ni du premier, ni du second.

Le bureau de consultants est-il désigné à la suite d'un appel d'offres? Combien une telle procédure coûte-t-elle? Les consultants doivent-ils respecter un cahier de charges? Quelles sont les contraintes qu'ils doivent respecter? Et que se passe-t-il si elles ne respectent pas le cahier de charges?

Quels sont les termes du contrat pour dénoncer éventuellement l'accord?

Je ne suis nullement en train de polémiquer sur la nouvelle procédure. Je me pose simplement des questions sur l'idée d'objectiver une procédure par des sociétés de consultance privées soi-disant objectives, alors que si l'on détermine clairement les critères et si l'on fait un appel d'offres, le gouvernement est tout à fait capable de le faire lui-même. Cela coûterait vraisemblablement beaucoup moins cher et il y aurait sans doute beaucoup moins de polémiques à l'arrivée. Voilà l'essentiel de mes questions.

06.09 Isabelle Durant, ministre: Monsieur le président, je commencerai par répondre aux questions relatives à la procédure de recrutement.

Il appartenait au gouvernement de veiller au bon déroulement des épreuves, au respect de l'égalité entre les candidats conformément au principe de bonne administration. Les conclusions du consultant Russell Reynolds Associés – telles qu'elles ont été communiquées au gouvernement – ne présentent pas les garanties juridiques suffisantes, n'ayant pas permis à ce stade une comparaison effective des candidats.

Dès lors, après avis auprès d'un collège de spécialistes juridiques, le gouvernement a estimé que la sécurité juridique exigeait que la procédure soit reprise ab initio. La nouvelle procédure consiste en une remise à zéro de la procédure en cours. Elle sera ensuite

aanwezig.

Waar ik een probleem mee heb is het onwaarschijnlijke feuilleton over de consultants. Doen ze hun werk wel correct zoals de regering het heeft gevraagd? Hoe worden ze gekozen?

Is er wel een oproep tot aanbiddingen geweest?

Wat heeft het raadplegen van die bureaus de begroting van het departement Overheidsbedrijven gekost?

Hoe worden de voorwaarden waaraan ze moeten voldoen opgesteld? Wat zijn de verplichtingen? Hoe wordt een overeenkomst die met hen werd gesloten opgezegd bij niet of onvolledig naleven van de voorwaarden?

06.09 Minister Isabelle Durant: Wat de indienstnemingsprocedures betreft, heeft de regering erop toegezien dat die voor iedereen dezelfde zijn. De door de vorige consultants uitgewerkte procedures boden niet voldoende waarborgen om tot een effectieve vergelijking tussen de kandidaten te kunnen komen. Gelet op de rechtszekerheid heeft de regering dan ook gemeend dat de procedure ab initio moest worden overgedaan.

objectivée par l'intervention d'un autre bureau d'assessment qui examinera les candidatures sur la base des conditions fixées par la loi.

Les candidats qui se sont fait connaître au cours de la procédure qui a donné lieu à l'avis de vacance ont été invités à confirmer leur candidature par lettre recommandée dans le délai d'ouverture de la vacance, c'est-à-dire au plus tard avant le mercredi 17 juin. A défaut, ils sont présumés ne pas être candidats et ils ont pu, s'ils le souhaitent, compléter ou modifier leur candidature initiale en réintroduisant une nouvelle candidature. Ce système était, selon le gouvernement, le système garantissant le mieux l'égalité entre les candidats.

Le cadre imposé aux candidats est le cadre légal que nous connaissons. Ce sont les conditions contenues dans la loi à laquelle, comme pour les aspects liés à la régulation – dont nous avons parlé dans le cadre de la loi programme –, le gouvernement n'a nullement l'intention de toucher. Cette loi que nous venons d'adopter ne sera pas retouchée ni pour changer les conditions connues des candidats ni pour changer les conditions en matière d'organisation, de régulation ou de répartition pour mars 2003.

Le nombre de candidats, leurs noms, l'existence de certaines candidatures et leur validité vous seront communiqués la semaine prochaine en temps utile. Vous devez savoir qu'une candidature formelle et valable est introduite dans les délais requis précisés dans la loi. Elle est indispensable pour que le candidat puisse à tout le moins être retenu et faire partie de la sélection parmi laquelle le gouvernement devra choisir.

L'assessment et, le cas échéant, la rencontre avec moi-même est valable et a déjà eu lieu pour certains candidats que le bureau de sélection a jugés comme correspondant aux critères émis dans l'appel au Moniteur.

C'est la même chose pour les conditions relatives à l'âge. La loi prévoit que l'âge ne dépasse pas les 65 ans. Tant que ce n'est pas le cas, il n'y a aucun problème avec les conditions légales. Nous respecterons cette procédure de façon claire car nous l'avons nous-mêmes définie. Il revenait à ceux et celles qui ont souhaité poser leur candidature de l'avoir rentrée dans les délais et formes requis.

En ce qui concerne les consultants, nous avons eu recours à des bureaux qui, quoi qu'on en pense, sont de renommée internationale. Il s'agissait de Korn&Ferry, Russell Reynolds et TMP De Witte & Morel.

La désignation de ce nouveau bureau, TMP De Witte & Morel a constitué une garantie supplémentaire d'un traitement et d'une évaluation objective des candidats. En effet, ce bureau reprend le travail à zéro. En outre, il s'agit d'un des éléments du respect du principe d'égalité entre les candidats. A cet égard, rappelons que les candidats ayant répondu au précédent appel bénéficient d'une formalité simplifiée, – un simple recommandé –, pour confirmer leur candidature. Ils pouvaient également en introduire une nouvelle s'ils désiraient modifier l'originale ou l'originelle. Les nouveaux candidats, quant à eux, ont été invités à fournir un dossier complet.

De candidats qui se sont fait connaître au cours de la procédure qui a donné lieu à l'avis de vacance ont été invités à confirmer leur candidature par lettre recommandée dans le délai d'ouverture de la vacance, c'est-à-dire au plus tard avant le mercredi 17 juin. A défaut, ils sont présumés ne pas être candidats et ils ont pu, s'ils le souhaitent, compléter ou modifier leur candidature initiale en réintroduisant une nouvelle candidature. Ce système était, selon le gouvernement, le système garantissant le mieux l'égalité entre les candidats.

Het raamwerk dat aan de kandidaten werd opgelegd is het wettelijk kader waaraan de regering niet zinnens is te raken. Wat de namen van de kandidaten en hun aantal betreft, is het duidelijk dat een formele en geldige kandidatuur een kandidatuur is die binnen de vereiste termijn werd ingediend.

Wij zullen ons duidelijk aan die procedure houden.

In antwoord op de heer Smets zeg ik dat de NMBS wel degelijk een derde consultant, TMP De Witte en Morel, heeft ingeschakeld. Die biedt alle waarborgen op het stuk van de objectieve behandeling en evaluatie van de kandidaten. Die consultant, die enkel instaat voor het assessment en niet voor de prospectie, zal tot een nieuwe evaluatie overgaan en zal vervolgens een short list opstellen van de kandidaten, die wij zullen ontmoeten. Wij wachten momenteel op die lijst.

De eventuele sancties tegen een consultantsbureau zijn de sancties van gemeen recht waarin voor zulke gevallen is voorzien.

Inzake de elementen in verband met de schuld waarover de heer Depreter het had, heeft de regering een gedeeltelijke overname van de NMBS-schuld vanaf 2003 overwogen, met inachtneming van de terzake geldende Europese en nationale parameters. Verder werd overeengekomen een deel van de middelen van de NMBS aan maatregelen ten gunste van de reizigers te besteden.

Een efficiënt schuldbeheer is essentieel om het voortbestaan van de openbare dienstverlening

Le bureau De Witte & Morel a été directement engagé par la SNCB qui est la partie co-contractante, le gouvernement étant le bénéficiaire des prestations. Par ailleurs, relevons que ce consultant TMP De Witte & Morel, contrairement au précédent, ne se voit attribué qu'une tâche d'assessment ou d'évaluation, nullement de prospection et de recherche de candidats. En revanche, le bureau Russell & Reynolds avait aussi la tâche de proposer des candidats susceptibles d'entrer leur candidature dans les délais et les formes requises.

TMP procédera à une nouvelle évaluation des candidats pour arriver à une "short list". Ces derniers candidats seront rencontrés et feront l'objet d'une évaluation correspondant à l'importance de la fonction à remplir en tant qu'administrateur délégué. Nous attendrons le résultat de cet assessment de tous les candidats de la "short list" pour prendre la décision qui revient au gouvernement adéquatement motivée. Si des recours contre l'acte de nomination sont introduits, cette décision fera l'objet d'un contrôle par le Conseil d'Etat.

En ce qui concerne la question des sanctions éventuelles à prendre à l'égard de l'un ou l'autre bureau, dans le cas où le consultant ne respecterait pas le cahier des charges ou en cas de mauvaise exécution de la convention, il est évident que les sanctions qui s'appliquent sont celles de droit commun, qui trouveront ou trouveraient à s'appliquer dans ce cas.

Enfin, en ce qui concerne les éléments cités par M. Depreter sur la question de la dette, je peux vous confirmer que, sur base de propositions d'examen déjà faites antérieurement par l'un de nos collègues au gouvernement, le gouvernement a décidé le principe d'une reprise partielle de la dette de la SNCB et ce, à partir du budget 2003. Je ne suis pas encore en mesure de vous donner des précisions sur les modalités de cette reprise parce que nous sommes occupés à évaluer les montants. En outre, il s'agit d'une matière nécessitant le respect des règles européennes "on ne peut reprendre que la dette historique" et le respect de paramètres budgétaires de l'Etat, en particulier la position d'endettement de l'Etat.

Ainsi, mes services visent à évaluer ces différents paramètres afin de préparer la mise en œuvre de la décision prise. Nous avons prévu qu'une partie des ressources de la SNCB, ainsi libérées par une diminution des charges liée à la dette, puisse être allouée à des mesures au service des voyageurs. Parmi celles-ci se trouvent les mesures tarifaires dont nous avons déjà parlé. De telles mesures me paraissent indispensables. Il faut éviter d'en faire porter la charge à la SNCB dont on connaît la fragilité financière. Si nous lui demandons de nouveaux efforts afin d'atteindre les objectifs de mobilité que nous avons fixés, nous devons, sur base du plan stratégique réclamé à l'entreprise, déterminer les moyens nécessaires à l'accomplissement de sa tâche.

En fait – et je reviens ici à l'introduction de quelques-unes de vos interventions –, telle a été mon intention depuis le début de la législature, contrairement à certains, qui ont fait preuve d'une certaine insouciance en la matière, et pour qui peu importait l'évolution de la dette, peu importaient les problèmes de gestion et qui préféraient attendre ce qui allait se passer et s'occuper de mesures concrètes

te waarborgen.

Tot slot zou ik willen zeggen dat het onjuist is te beweren dat er niets werd gedaan. Ik denk meer bepaald aan de wet die werd aangenomen, aan het tienjarenplan, aan de beheersregels en aan de financiële regels die deze voormiddag werden aangenomen.

pour les voyageurs. Certes, ces derniers ont besoin et attendent des mesures concrètes. Mais les questions de la gestion, de la dette, des modalités de la décision à la SNCB sont essentielles si on veut garantir la pérennité d'un service ferroviaire avec un service public, pour ce qui est des missions de service public, et d'un service commercial dans le cadre du transport de marchandises.

Il est un peu facile de dire que rien n'a été fait depuis trois ans. En effet, une série de problèmes essentiels ont été pris en charge en vue d'assurer la pérennité de l'avenir de la SNCB. La loi a été votée. Le plan décennal a également été adopté. Il s'agissait de garantir à la fois le financement des infrastructures, les règles de gestion et des conditions financières correctes.

En tout cas, les mesures, qui ont été adoptées, ce matin, contribuent à rapprocher la réalité économique de la réalité comptable, ce qui est important si l'on veut que le conseil d'administration de la SNCB, qui sera doté, la semaine prochaine, d'un nouvel administrateur-délégué, puisse mettre en œuvre ce fameux plan d'entreprise prévu dans les textes de loi.

Voilà, monsieur le président, les réponses que je voulais apporter aux différentes questions qui m'ont été posées.

06.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, ik heb twee voorafgaande opmerkingen. Ik heb de regering al op alle mogelijke manieren horen loven, maar de erotische dimensie die hier gegeven werd, verbaasde mij toch nog een beetje. Zou de christen-democratie in Wallonië nu sociaal-hedonistisch geworden zijn?

Nu word ik ernstig. Mevrouw Lalieux heeft ten minste het voordeel dat ze eerlijk spreekt. Zij zegt dat ze achter politieke benoemingen staat. Zij vindt bovendien dat men helemaal geen beroep moet doen op studie bureaus, wier capaciteiten inderdaad zeer twijfelachtig zijn. Ik zal niet betwisten dat dit laatste meer dan juist is. Politieke benoemingen doen zonder om het even wie op dat vlak te raadplegen is echter een systeem dat we al gekend hebben. Dat is absolutisme en zelfs geen verlicht absolutisme meer. Misschien is dat in het Franstalig landsgedeelte minder choquerend maar bij ons in Vlaanderen is dat niet aanvaardbaar.

Mijnheer de voorzitter, ik kom dan bij de antwoorden van de minister. Daar ga ik niet al te veel over vertellen, want de minister heeft niet geantwoord. Zij heeft ons niets gezegd. Zij heeft ons wat verteld over de kandidaturen. Wij hebben de minister gevraagd of de heer Vinck zijn kandidatuur gesteld heeft conform de geldende regels en of wij de brief mochten zien. Daar hebben we geen antwoord op gekregen. Wij hebben gevraagd hoe het staat met de schulden van de NMBS en hoe die zullen worden afgelost. Ook daarop hebben wij geen antwoord gekregen. Wij hebben gevraagd wat de regering doet ten overstaan van de verschillende voorwaarden die de heer Vinck stelt in verband met onder andere de dubbele handtekening. Ook daar is geen antwoord op gekomen. Ik heb er de vraag aan toegevoegd wat de regering doet met betrekking tot het standpunt dat ik ontwikkelde, namelijk: als er geen taalkader zijn, kan er geen geldige benoeming zijn. Ik had de indruk dat het woord taalkader voor de vice-eerste minister totaal nieuw was en dat ze zelfs niet echt goed wist waar het

06.10 Francis Van den Eynde (VLAAMS BLOK): Mme Lalieux a le mérite d'être honnête en affirmant supporter les nominations politiques et estimant qu'il n'est pas nécessaire de faire appel à des bureaux d'étude dont les qualités sont sujettes à caution. Je partage cette dernière opinion mais le retour à l'ancien système des nominations politiques serait inacceptable. C'est de l'absolutisme.

Je constate que la ministre a omis de répondre à des questions essentielles. Pouvons-nous prendre connaissance de cette lettre? Qu'en est-il des dettes de la SNCB? Et des conditions fixées par M. Vinck? Et des cadres linguistiques qui empêchent une nomination valable?

En conséquence, nous déposons une motion de méfiance.

over ging. Ik heb echter geen antwoord gekregen. Ik kan niet spreken namens de andere collega's uit de oppositie, maar ik vrees dat zij mijn lot terzake delen. Wat mij betreft, ik vind dit onaanvaardbaar en ik zal dan ook een motie van wantrouwen indienen.

06.11 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik moet de heer Van den Eynde ontgoochelen. Ik vind dat de minister wel heeft geantwoord op een aantal essentiële vragen. Ik vind haar antwoord in elk geval bijzonder interessant voor het vervolg van wat eerst de Heinzmann-saga was en wat nu wellicht de Vinck-saga wordt.

Mevrouw de minister, er is iets wat ik u bijzonder kwalijk neem en de bevolking zal dat ongetwijfeld ook doen. Ook in dit dossier, in dit zoveelste fiasco in het NMBS-dossier, neemt u opnieuw de Heinzmann-pose aan. Herinner u de uitspraken van de eerste minister en u zelf. Van de heer Heinzmann, een formidabele kandidaat en de juiste man op de juiste plaats, iemand die u blijkbaar verkoos boven Karel Vinck, hebt u gezegd dat hij onder dreigementen van Waalse vakbondsmensen, met naam en toenaam gekend, heeft afgehaakt. Dat is de schuld voor het eigen falen bij een ander leggen. Achteraf is gebleken dat het wel iets ingewikkelder was dan dat. Ik druk mij dan nog zeer vriendelijk en eufemistisch uit.

Vandaag doet u net hetzelfde. U zegt dat het Russell Reynolds is die met de shortlist niet de juridische garantie kon geven dat de benoeming werkelijk sluitend zou zijn. Waarom hebt u dat bureau dan gekozen, dat valt immers onder uw politieke verantwoordelijkheid? Ik noem dat de Heinzmann-pose. Hoewel u dat niet durft, zult u impliciet moeten erkennen dat de oorzaak van het feit dat er niet werd gekozen uit de lijst van kandidaturen die afgesloten werd op 18 mei ligt in het feit dat u de heer Vinck wellicht niet tijdig en assertief genoeg hebt gecontacteerd. Dat is de oorzaak van het fiasco waarmee wij geconfronteerd worden.

Dat is de reden voor het heropenen van de kandidaatstelling. U probeert opnieuw de schuld op iemand anders te schuiven, hoewel de echte oorzaak bij de regering ligt. Wellicht was u het niet eens met de keuze voor de heer Vinck. Er was waarschijnlijk ook enige terughoudendheid uit hoofde van de heer Vinck die zich afvroeg of hij wel over voldoende garanties beschikte. Wij nemen het niet dat u de schuld voor uw eigen falen opnieuw bij anderen legt. De toekomst zal ons gelijk geven. De waarheid in dit dossier zal naar boven komen en zoals in de zaak-Heinzmann zullen wij gelijk krijgen.

Ik heb nog een tweede vaststelling. Collega's, ik vind het toch belangrijk dat de minister erkent dat hier sprake is van ongelijke behandeling van kandidaten. De minister heeft niet ontkend – op basis van de informatie waarover ik beschik, zou dit trouwens een leugen zijn geweest – dat er een contact is geweest is van de heer Vinck, een van de zovele kandidaten, met haarzelf en andere leden van de regering. Mevrouw de minister, u hebt ook niet ontkend dat er ondertussen onderhandelingen plaatsvonden over voorwaarden die weliswaar geen wijziging van de wet impliceren maar wel betrekking hebben op de omkadering van de tweede handtekening en de manier waarop mensen in het directiecomité zullen worden aangesteld. U hebt niet ontkend dat terzake contacten hebben plaatsgevonden, meer nog, u erkent dat u minstens met een van de kandidaten contact hebt gehad.

06.11 Yves Leterme (CD&V): La ministre a répondu aux questions essentielles et nous suivrons très attentivement le feuilleton "Vinck". Néanmoins, ce nouveau recours de la ministre à la "tactique Heinzmann" ne l'honore pas. Si les syndicats avaient été pointés comme les responsables tout désignés lorsque ce dernier s'était retiré, c'est aujourd'hui le bureau d'études Russel Reynolds que l'on montre du doigt. La ministre devrait cesser de rejeter sur autrui la faute de ses propres échecs. Si aucun candidat n'a pu être désigné le 18 mai, c'est simplement parce que le gouvernement n'avait pas contacté M. Vinck en temps opportun. Ce dossier est un fiasco.

La ministre Durant a admis que les candidats n'avaient pas été traités de manière égale. Il y a eu des contacts avec M. Vinck et des négociations ont été menées avec lui sur certaines points tels que la deuxième signature et la désignation d'un comité de direction.

Nous avons également appris que M. Vinck serait un manager intérimaire. Les dispositions légales en matière de conditions d'âge seront respectées et M. Vinck devra donc quitter la SNCB après 15 mois maximum. Il s'agit d'une nouvelle mascarade. Comment est-il possible de mener à bien la réforme des chemins de fer dans un délai de 15 mois? Nous sommes une nouvelle fois confrontés à un bien triste spectacle.

Ik doe een derde, belangrijke vaststelling. Mevrouw de minister, u hebt zopas aangekondigd dat de heer Vinck zal worden aangetrokken als interim-manager voor een periode van 15 maanden. U hebt gezegd dat u de wet niet zult wijzigen. U erkent dat de leeftijdsvereiste zoals opgenomen in de artikelen 162quater en 162septies niet zal worden gewijzigd. De heer Vinck is dus een interim-manager. Ik vind – en de bevolking zal ons hierin volgen – dit de zoveelste episode in deze knoeiboel, deze schijnvertoning. Ik ontken zeker de grote kwaliteiten van deze interim-manager niet, maar nadat u 3 jaar hebt geknoeid vind ik het van het goede te veel dat u zo iemand slechts 15 maanden een bedrijf zult laten leiden dat opnieuw op het goede spoor moet worden gezet. Het spoor, het personeel van het spoor en vooral ook allen die belang hebben bij een goed spoorbeleid verdienen beter dan deze vertoning die uzelf en de regering nu al 3, 4 maanden opvoeren. Wij zullen dan ook een gemotiveerde motie indienen.

06.12 Jean Depreter (PS): Monsieur le président, madame la ministre, tout d'abord, je voudrais intervenir à propos des réflexions qui sont faites concernant les grands bureaux internationaux de consultance ou chasseurs de têtes. Votre commentaire va quelque peu dans le sens de ce que nous pensons. Ces bureaux doivent accompagner le processus et éventuellement émettre des avis mais je continue à penser que la puissance publique doit avoir la décision finale.

Ensuite, je pense qu'un maximum de précautions ont été prises sur le plan juridique, ce qui est important.

Je trouve les détails que vous avez apportés à propos de la dette tout à fait intéressants. Effectivement, cet apport de moyens va permettre sans doute d'encadrer tout ce qui concerne des mesures tarifaires.

Enfin, en ce qui concerne les éléments cités par M. Vinck, puisqu'il désire s'engager vraiment et décider réellement, je pense que la collégialité dont je parlais tout à l'heure doit être essentielle. C'est une des conditions importantes pour que cette entreprise soit bien dirigée.

06.13 Geert Bourgeois (VU&ID): Mevrouw de minister, tenzij ik mij vergis, zijn er interpellaties en mondelinge vragen naar voren gebracht; het waren geen schriftelijke vragen. U hebt zich beperkt tot het voorlezen van een tekstje dat vooraf werd opgesteld en waarbij u straal voorbijgaat aan de vragen die u worden gesteld. Ik vind dat ongehoord! Dat is nu de nieuwe politieke cultuur. Als dat de transparantie en de democratie zijn waarvoor groen staat, dan mag u ermee ophouden de mensen voor te houden dat u van plan bent wat beweging te brengen in de samenleving. Hier staat een heel parlement voor schut! Hier worden pertinente vragen gesteld en u hebt zich ertoe beperkt om af te lezen wat iedereen in ons land al weet via de pers. Wij weten natuurlijk al dat de kandidaturen binnen zijn. U zegt dat wij het volgende week wel zullen weten. Nu weten wij niets, zelfs niet hoeveel kandidaten er zijn. Is de heer Vinck kandidaat? Stelt hij bepaalde voorwaarden? Niks. U permitteert zich om niet te antwoorden. De procedure is gesloten, de kandidaturen zijn binnen en de kandidaten hebben zich moeten melden. Tot vanmorgen kon u nog aangetekende brieven ontvangen, maar zelfs over een vraag daarover wilt u niet antwoorden.

06.12 Jean Depreter (PS): Inzake de studiebureaus, die weliswaar bepaalde ontwikkelingen moeten begeleiden en adviezen moeten uitbrengen, denk ik dat de overheid in ieder geval de uiteindelijke beslissing moet nemen. Ik hoop dat alle juridische voorzorgmaatregelen in alle domeinen zullen worden genomen. Wat het tekort betreft, verheugt het mij dat er weldra nieuwe middelen ter bevordering van tariefmaatregelen zullen komen. Met betrekking tot de heer Vinck, mogen we ten slotte niet vergeten dat collegialiteit een fundamentele voorwaarde is opdat de NMBS goed zou worden gerund.

06.13 Geert Bourgeois (VU&ID): La ministre Durant s'est contentée de lire son texte sans se soucier des questions posées par les membres de la commission. C'est totalement inconvenant. Le parlement est ridiculisé. La réponse ne nous a rien appris.

Le bureau de consultance ne serait pas parvenu à présenter une liste permettant de comparer les titres et les mérites. Personne ne croit que De Witte et Morel n'ont pas bien fait leur travail et que c'est pour cela qu'aucun administrateur délégué n'a pu être désigné. La vérité est que le VLD voulait absolument que M. Vinck

Het is niet omdat u niet wil antwoorden, dat wij geen conclusies kunnen trekken. De eerste is dat u hebt geklungeld in de vorige procedure. U zegt een lijst te hebben gekregen die u niet toeliet de titels en verdiensten te vergelijken. Dan hebt u een slecht contract gesloten en het consultantsbureau niet gevraagd om titels en verdiensten te vergelijken. Of u hebt weer geld over de balk gegooid bij de zoveelste assessmentprocedure in de NMBS-saga. Of dat bureau heeft slecht werk geleverd. In dat geval had u het in gebreke moeten stellen en het de mensen moeten zeggen. In plaats van zoals de eerste minister te communiceren dat er diverse goede en uitstekende kandidaten waren, had u dan moeten toegeven dat u bedrogen was, dat u vertrouwen had gesteld in een bureau dat slecht werk had geleverd waarmee u niks kon aanvangen. Vandaag zegt u voor het eerst dat u titels en verdiensten niet kon vergelijken. Ik denk niet dat veel mensen dat geloven. Ik denk niet dat wie de saga gevolgd heeft, gaat geloven dat dat de reden is. De ware reden is natuurlijk dat er plots een nieuwe kandidaat was: de VLD wilde een kandidaat die niet had gesolliciteerd, die niet officieel kandidaat was. Dat zou natuurlijk weer problemen opleveren en voor procedures kunnen zorgen bij de Raad van State. Voor de zoveelste keer zou er sprake zijn van onbehoorlijk bestuur.

Wij kunnen nog een tweede punt afleiden uit uw antwoord. Het zou niet de eerste keer zijn dat u wordt teruggefloten. De vorige keer nog hebt u de beste kandidaat verdedigd, tot twee dagen daarna de Ministerraad er anders over besliste. De wet is de wet en u blijft in het kader van de wet. Er wordt dus niet gepraat over de voorwaarden die de heer Vinck volgens zijn woordvoester stelt. Er wordt dus niet getornd aan de leeftijdsvoorwaarde. Met andere woorden, de heer Vinck is een jobstudent. De heer Vinck mag de job vervullen tot 19 september 2003. U die beweert met een meerjarenplan te werken, u die beweert dat u dat overheidsbedrijf een toekomst wil geven, u die beweert dat u ernstig werk zult maken van het spoor, u zegt hier vandaag dat u de kandidatuur aanvaardt van iemand die de job kan vervullen tot 19 september 2003. Dat is onsterfelijk belachelijk, mevrouw de minister. Het zal meer en meer duidelijk worden dat het een overgangfiguur is, dat het geen wissel op de toekomst is en dat hoogstwaarschijnlijk wordt gedacht aan iemand anders die misschien ondertussen het groot lot zal winnen bij de Loterij om dan vervolgens de job van spoorbaas over te nemen.

06.14 André Smets (cdH): Monsieur le président, madame la ministre, je vais me contenter de faire quelques remarques.

1. Le gouvernement décide-t-il de recommencer la procédure de sélection du futur patron de la SNCB? Si je vous ai bien comprise, apparemment oui.

2. J'aime beaucoup les courses cyclistes et, dans ce cas-ci, j'ai l'impression qu'un candidat arrivé hors délai, est assuré de gagner l'étape suivante. Le candidat en question est arrivé hors délai puisqu'il n'a même pas couru, mais il est certain de gagner le championnat de Belgique, plus précisément celui de la SNCB. C'est extraordinaire.

A tout le moins, il s'agit là d'une procédure plus que discutable. Madame la vice-première ministre, vous n'éviterez pas une fameuse

soit désigné.

La ministre Durant a été rappelée à l'ordre et son candidat a été écarté. Les dispositions légales en matière de conditions d'âge seront respectées. Il n'est donc pas question d'un plan pluriannuel puisque M. Vinck achèvera son mandat au 22 septembre 2003. Il ne fait aucun doute que l'on cherche déjà un successeur.

06.14 André Smets (cdH): Wie niet binnen de maximale, vastgestelde termijn is aangekomen omdat hij niet heeft deelgenomen zal zeker de volgende etappe en het hele "NMBS kampioenschap" winnen. Er ontstaat hier een betwistbare toestand die op politiek, juridisch en professioneel gebied tot wanorde zal leiden.

pagaille juridique – avec des recours au Conseil d'Etat ou en justice – , une pagaille politique et finalement aussi une pagaille professionnelle car il est décevant pour les 40.000 travailleurs de la SNCB de voir que les autorités s'engagent dans des procédures qu'elles ne maîtrisent pas. En fin de compte, cette situation est également décevante pour les voyageurs que nous sommes. Personnellement, je suis certain que, malheureusement, il y aura encore des rebondissements à cette affaire.

06.15 Karine Lalieux (PS): Monsieur le président, je souhaiterais répondre aux interventions faites par nos collègues. Je souligne le fait que nous ne sommes pas ici en train de vendre des savonnettes. Je crois que les règles de marketing ne s'appliquent sans doute pas directement à nos entreprises publiques autonomes.

Pour moi, faire confiance de manière aveugle à des entreprises privées est une option que je ne partage pas du tout. Lorsque je parle de nominations politiques, j'entends des nominations par le politique, selon des critères objectifs et légaux qui peuvent ensuite passer par différents filtres.

Pour moi, le pouvoir politique ne se limite pas à une "short list". Si cette "short list" ne convient pas, il n'y a aucune raison que l'on doive y dénicher l'individu le meilleur.

Comme le disait mon collègue, M. Depreter, la puissance publique doit accompagner tout le processus, de même d'ailleurs que les chasseurs de tête si l'on veut objectiver la décision. On peut vouloir légitimer une décision mais je crois qu'il ne faut pas faire autant confiance aux entreprises privées. C'est comme si elles avaient toute l'objectivité requise. Or, la manière dont fonctionne le secteur privé est précisément révélateur d'une non-objectivité.

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 wantrouwen werd ingediend door de heren Francis Van den Eynde en Jan Mortelmans en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
vraagt het ontslag van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer.”

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

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande la démission de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports “

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Yves Leterme en luidt als volgt:

“De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
eist van de regering dat zij de wettelijke procedures en de gelijkheid van de kandidaten zou respecteren bij

06.15 Karine Lalieux (PS): De marketingregels mogen niet zomaar op onze autonome overheidsbedrijven worden toegepast. Onder politieke benoemingen versta ik benoemingen die via de politiek, natuurlijk aan de hand van criteria, gebeuren.

Zoals de heer Depreter heeft gezegd moet de politieke macht aanwezig zijn tijdens het hele proces. Laten we de privé-sector niet zomaar vertrouwen. Hij biedt geen garanties omtrent objectiviteit want de markt werkt niet objectief.

de benoeming van een gedelegeerd-bestuurder."

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Yves Leterme et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement de respecter les procédures légales ainsi que l'égalité des candidats lors de la nomination d'un administrateur délégué."

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Geert Bourgeois en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellaties van de heren Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois en André Smets
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer,
beveelt de regering aan
voortaan de regels van corporate governance die ze aan de ondernemingen oplegt ook zelf na te leven,
het regeerakkoord inzake depolitisering nog eens na te lezen en in het vervolg de vertegenwoordigers van
het volk ernstig te nemen."

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Geert Bourgeois et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu les interpellations de MM. Francis Van den Eynde, Geert Bourgeois et André Smets
et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports,
demande au gouvernement
de respecter dorénavant lui-même les règles en matière de "corporate governance" qu'il impose aux
entreprises, de relire le chapitre de l'accord de gouvernement consacré à la dépolitisation et, à l'avenir, de
prendre au sérieux les représentants du peuple."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Marie-Thérèse Coenen en de heren Jean Depreter, Hugo Philtjens, Daan Schalck, Bart Somers en Ludo Van Campenhout.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Marie-Thérèse Coenen et MM. Jean Depreter, Hugo Philtjens, Daan Schalck, Bart Somers et Ludo Van Campenhout.

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

Voorzitter: Francis Van den Eynde.

Président: Francis Van den Eynde.

07 Vraag van mevrouw Kristien Grauwels aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wenselijkheid van autorally's op de openbare weg en de noodzaak van bijkomende maatregelen ter verhoging van de veiligheid van rally's" (nr. 7553)

07 Question de Mme Kristien Grauwels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'opportunité de compétitions automobiles sur la voie publique et la nécessité d'instaurer des mesures complémentaires pour renforcer la sécurité des compétitions" (n° 7553)

07.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de rallysport staat weer volop in de belangstelling en ook ter discussie. Afgelopen weekend bleek nog maar eens welke gevolgen het organiseren van zo'n rally kan hebben. Overal waar rally's georganiseerd worden – en er duiken steeds nieuwe initiatieven op de openbare weg op – ontstaan bij de omwonenden spontaan reacties die leiden tot het oprichten van allerlei actiegroepen om te protesteren tegen de gevolgen van autorally's. Het gaat daarbij om gevolgen voor het milieu en om het lawaai dat rally's met zich brengen, waardoor de mensen in hun

07.01 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): On a pu constater une fois de plus ce week-end que les rallyes comportent des risques. Il ne faut dès lors pas s'étonner que les riverains se réunissent fréquemment en comités d'action. Les rallyes sont une source importante de nuisances sonores,

woning gegijzeld worden omdat die toevallig nabij het parcours staat. Het gaat daarbij zeker ook over de gevolgen voor de verkeersveiligheid en de risico's die rally's met zich brengen.

Er gebeuren dan ook regelmatig ongelukken. Vaak hebben die een dodelijke afloop of vallen er zwaar gekwetsten, en dat ondanks de veiligheidsmaatregelen die wel of niet genomen zijn en de controles die wel of niet gebeurden. De overheid heeft dat probleem al een tijd geleden bekeken. In 1997 heeft zij geprobeerd via een koninklijk besluit een reglementering uit te werken die onder andere verbiedt dat er nog rally's georganiseerd worden in de bebouwde kom of 's nachts. Die reglementering voorziet echter ook in de mogelijkheid dat de burgemeester een afwijking aanvraagt bij gemotiveerde beslissing. Van die mogelijkheid wordt dan ook regelmatig gebruikgemaakt. De praktijk leert ook dat die beslissing niet altijd gemotiveerd wordt of dat ze nauwelijks gemotiveerd wordt. Meer nog, de adviezen die de bevoegde veiligheidscommissie bij het ministerie van Binnenlandse Zaken dan uitwerkt – en die noodzakelijk zijn om nog beter de veiligheid te regelen – worden niet steeds op tijd bekendgemaakt en worden ook niet steeds gecontroleerd.

Mevrouw de minister, ik som al die elementen op om aan te tonen dat het hoog tijd is dat het koninklijk besluit en de rondzendbrieven aangepast worden, rekening houdend met alle ervaringen en met de kritieken die in de loop der jaren geformuleerd werden. Minister Duquesne heeft gisteren trouwens als antwoord op een vraag over dezelfde kwestie bevestigd dat daaraan gewerkt wordt. Ik wil daarover ook aan u enkele concrete vragen stellen.

Mevrouw de minister, deelt u de mening van de gouverneur van West-Vlaanderen die zich onlangs duidelijk heeft uitgesproken, zeggende dat rally's beter niet meer op de openbare weg plaatsvinden? Vindt u het opportuun dringend concrete maatregelen te nemen om ongevallen zoals die van afgelopen weekend te vermijden? Bent u bereid aan de burgemeesters de suggestie te doen bijkomende veiligheidsmaatregelen te nemen? Welke maatregelen stelt u in het vooruitzicht? Binnen welke termijn denkt u de huidige reglementering, het koninklijk besluit van 1997, te kunnen aanpassen in het belang van meer veiligheid?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mevrouw Grauwels, ik deel uw bezorgdheid over het huidige verloop van de rally's, vooral wanneer die door de bebouwde kom passeren of door gebieden buiten de bebouwde kom waar toch veel woningen staan. De bestaande reglementering – waarover ik in de Senaat al dikwijls gesproken heb met uw collega's Malcorps en Maertens – heeft inderdaad jammer genoeg een mogelijkheid tot afwijking opengelaten die de burgemeesters toelaat rally's toch door de bebouwde kom te laten passeren. Op het ogenblik dat de federale en de gewestelijke regeringen engagementen hebben aangegaan in het kader van de staten-generaal over de verkeersveiligheid, onder meer wat de bebouwde kom betreft, meen ik dat dit probleem reëel is.

Net zoals u heb ik de merkwaardige tussenkomst van de gouverneur van West-Vlaanderen vernomen. Op dit ogenblik wens ik hierover geen definitief standpunt in te nemen. Het feit dat een gouverneur die

contraignent les habitants à se cloîtrer chez eux et sont régulièrement le théâtre d'accidents graves, voire mortels. L'arrêté royal de 1997 a introduit quelques éléments de réglementation. Les rallyes ne peuvent se dérouler en agglomération ni de nuit. Les bourgmestres peuvent toutefois demander des dérogations, ce dont ils ne se privent du reste pas, sans fournir de justification à l'appui de leur demande. Les avis rendus par la commission pour la sécurité qui est appelée à statuer sur de telles demandes sont fournis tardivement et leur application n'est pratiquement pas contrôlée. Il est donc urgent de modifier cet arrêté royal. Le ministre Duquesne a récemment confirmé que le gouvernement s'y emploie. La ministre estime-t-elle qu'il est préférable d'interdire les rallyes sur la voie publique? Juge-t-elle opportun de prendre des mesures d'urgence dans l'attente d'une réglementation légale définitive? Est-elle disposée à proposer aux bourgmestres des mesures de sécurité supplémentaires à court terme? Quelles sanctions imposera-t-elle aux communes qui ignorent les dispositions de l'arrêté royal? Quand prévoit-elle un aménagement de l'arrêté royal du 28 novembre 1997? Tous les acteurs sont-ils impliqués dans la discussion?

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: Je suis également préoccupée par les rallyes qui traversent une agglomération ou une zone densément peuplée. La réglementation le permet hélas. L'intervention du gouverneur de Flandre occidentale mérite en effet toute notre attention mais je ne souhaite pas me prononcer définitivement aujourd'hui. Je veux un débat sans tabous sur les rallyes, dans l'intérêt de la sécurité routière. Il me paraît en effet indiqué de mener une concertation avec tous les

vertrouwd is met de problemen op het terrein dergelijke stelling inneemt, is niet onbelangrijk. Willen wij de verkeersveiligheid voor de burger verhogen, dan mogen wij zeker geen taboe laten rusten op het komende debat. Zulks is in het verleden reeds te vaak gebeurd.

Het lijkt mij inderdaad aangewezen om te overleggen met de verschillende betrokken actoren. Ik heb samen met de minister van Binnenlandse Zaken beslist om een globale en grondige evaluatie te maken van de huidige reglementering, zowel van het koninklijk besluit als van de omzendbrieven. De bevoegde werkgroep begint deze week zijn werkzaamheden, meer bepaald vanaf vanmorgen. Nog voor het zomerreces zullen wij de regering enkele voorstellen doen.

07.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Ik ben blij dat er op zeer korte termijn nieuwe maatregelen voor meer veiligheid zullen worden genomen.

Ik wil er ook voor pleiten dat u het verbod op rally's niet enkel laat gelden voor de bebouwde kom, maar ook voor de openbare weg. De bebouwde kom valt immers in veel streken van Vlaanderen niet altijd samen met dichtbewoonde gebieden. Het is nog dikwijls zo dat rally's ook plaatshebben in die dichtbewoonde gebieden.

Ik ben blij dat u het hebt over maatregelen ter verbetering van de situatie, maar ik zou willen dat die maatregelen verder gaan dan enkel het verbieden van rally's in de bebouwde kom.

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

08 Vraag van mevrouw Els Van Weert aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "het inkrimpen van de lijnen van de NMBS" (nr. 7555)

08 Question de Mme Els Van Weert à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la réduction de l'offre de la SNCB" (n° 7555)

08.01 Els Van Weert (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de titel van de vraag is misschien een beetje misleidend, maar ik denk dat de vraag zelf vrij duidelijk is geformuleerd.

Wij hebben vastgesteld dat de regering terecht veel belang hecht – althans verbaal – aan het optimaliseren van het aanbod en het stimuleren van het gebruik van het openbaar vervoer, ook om de mobiliteitsproblemen in het algemeen en de milieuproblemen die daarmee gepaard gaan, aan te pakken. Ik meen dat wij het erover eens dat daarvoor een aantal zaken echt noodzakelijk zijn. Wil men het openbaar vervoer echt promoten, dan is een aantal criteria zeer belangrijk. Ik spreek over het aanbod, het comfort en de betrouwbaarheid. Ik denk dat niemand dat zal betwisten.

Mevrouw de vice-eerste minister, ik wil het met u even hebben over de situatie op de lijn Antwerpen-Mol-Neerpelt, meer bepaald de situatie van de stations op het traject tussen Lier en Herentals. Mevrouw de minister, aan de drie criteria die ik daarnet heb opgenoemd, mangelt toch een en ander, alleszins op dat traject. Ik geef een kort overzicht.

intéressés. Je procéderai à une évaluation fouillée de la réglementation actuelle avec mon collègue de l'Intérieur. Le groupe de travail compétent entamera ses travaux cette semaine et soumettra des propositions au gouvernement avant les vacances parlementaires.

07.03 Kristien Grauwels (AGALEV-ECOLO): Je suis ravie d'apprendre que de nouvelles mesures vont être prises. Je demande expressément qu'elles s'étendent également aux régions densément peuplées et donc pas uniquement l'agglomération.

08.01 Els Van Weert (VU&ID): Le gouvernement actuel fait tout pour promouvoir les transports en commun. Toutefois, la SNCB prend quelque peu à la légère les engagements pris à l'égard des usagers et la compagnie multiplie les manquements en matière d'offre, de confort et de fiabilité. Ces facteurs sont pourtant déterminants pour le degré de satisfaction des voyageurs. Le trajet Lier-Herentals et Anvers-Mol-Neerpelt est illustratif à cet égard. La mise en service des nouvelles automotrices diesel s'accompagne d'une foule de problèmes techniques. Des trains ont été supprimés le matin et le soir. De plus, des trains d'heure de pointe passent également à la

Ten eerste, er is zeer lang gewacht op nieuwe treinstellen. Diverse collega's hebben daarover destijds vragen gesteld. In die kwestie is vooral het criterium comfort van belang. Op een gegeven moment waren die nieuwe dieselstellen voorhanden, maar er zijn van in het begin tal van mankementen aan geweest. Het ging om nieuwe treinstellen, maar blijkbaar was er toch een en ander mis mee, met allerlei vertragingen en zelfs het uitvallen van sommige treinen tot gevolg.

Ten tweede, enkele weken geleden hebben wij hier gesproken over het schrappen van vroege ochtendtreinen en late avondtreinen in de nieuwe regeling, waardoor het aanbod is verschaald. Recentelijk werd gecommuniceerd dat een aantal piekuurtreinen tijdens het toeristisch seizoen zal worden geschrapt. Wij hebben ondertussen in de kranten kunnen lezen dat het de bedoeling is die treinstellen in te zetten om reizigers richting kust te vervoeren. Op zichzelf is dat een zeer eerbaar perspectief. Het is goed dat zoveel mogelijk toeristisch vervoer met het openbaar vervoer gebeurt, maar het is te gek dat de pendelaars – de vaste klanten van de NMBS, een categorie die vaak nog behoorlijk betaalt voor de dienstverlening – daardoor worden getroffen. Ik kan u verzekeren, mevrouw de minister, dat die maatregel in het verkeerde keelgat is geschoten. Uit studies van de NMBS zelf blijkt dat, door al die perikelen, het aantal reizigers enorm is verminderd. Het station van Mol, bijvoorbeeld, heeft vorig jaar maar liefst 28% van zijn reizigers verloren. Het station van Geel heeft 318 of 20% van zijn reizigers verloren. U kunt discussiëren over de kip of het ei. De NMBS gebruikt nu in haar argumentatie het verminderd aantal reizigers om de noodzaak van een aantal treinen ter discussie te stellen. Mevrouw de minister, ik meen dat die redenering compleet indruist tegen de doelstellingen die de regering zelf heeft vooropgesteld.

Ik wil nog even terugkomen op het wegvallen van de piekuurtreinen. Ik had u daarover de volgende vragen willen stellen.

Ten eerste, hoe verklaart de NMBS die beslissing? Vindt u dat aanvaardbaar? Is daarover overleg gepleegd? Uit het antwoord dat u hebt gegeven op een vraag van collega Bourgeois, meen ik te begrijpen dat er een werkgroep is die over heel die hervorming overleg heeft gepleegd. U of uw kabinet zou daarbij op een of andere manier betrokken zijn.

Wat de communicatie betreft, vind ik het hemeltergend dat dergelijke maatregelen elkaar opvolgen, met alle nefaste gevolgen tot gevolg. Dan komt daar nog bij dat dat toch allemaal zeer laat en zeer onduidelijk wordt meegedeeld. Welke maatregelen zult u nemen om die communicatie beter te laten verlopen? Maar in de eerste plaats, mevrouw de minister, de vraag of het toch niet mogelijk is om dat te herzien, want dit is echt nefast voor de klantenbinding en de verdere opbouw van het cliënteel dat de NMBS heel erg nodig heeft en dat erg nodig is voor de mobiliteit in het algemeen.

08.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, collega's, ik ben mij zeer bewust van het cruciaal belang van informatie, zoals dit ook belangrijk is voor andere domeinen. Ongeacht de inspanningen van de NMBS op dit vlak moet nog vooruitgang worden geboekt. Dat is soms een eufemisme. Het is een van de aandachtspunten voor het volgende beheerscontract. Ik ben ook van plan precieze

trappe. La somme de toutes ces mesures a engendré une baisse substantielle du nombre de voyageurs sur ces lignes.

La ministre n'accorde-t-elle pas la priorité à la clientèle fixe? Que compte-t-elle faire pour rétablir la confiance des voyageurs dans la SNCB? La SNCB ne prend-elle pas, en l'espèce, trop de mesures en défaveur des usagers d'une ligne qui n'a déjà été que trop malmenée? Pourquoi les voyageurs sont-ils informés si tardivement et si partiellement des modifications? Que va faire la ministre pour y remédier? Peut-elle revenir sur certaines décisions?

08.02 **Isabelle Durant**, ministre: La communication à l'attention des voyageurs est un des points auxquels le nouveau contrat de gestion de la SNCB attache le plus d'importance.

resultaatsgerichte eisen te verdedigen, wat zich uit in respect voor de klanten. Het is tevens een manier om de NMBS voor de klanten aantrekkelijk te maken.

Wat de ontwikkeling van het aantal reizigers op de lijnen Lier-Herentals en Antwerpen-Neerpelt betreft, verwijzen de cijfers naar visuele stellingen die werden uitgevoerd in november 2001. Ongeacht de zeer relatieve nauwkeurigheid die met name door het Comité van de Gebruikers werden bekritiseerd, neemt dit niet weg dat elke negatieve ontwikkeling op zich verontrustend is. Wat dit geval betreft, is het niet uitgesloten dat er sprake is van een negatieve respons van de klanten ten opzichte van de talrijke incidenten die gepaard gingen met de indienstneming van de treinstellen van het type 41, waarover ik niet nog eens zal uitweiden, behalve om te zeggen dat deze problemen aan het verdwijnen zijn.

Het totaal aantal voorvallen van defecten dat invloed heeft op de stiptheid van de treinen is immers aanzienlijk afgenomen. In mei 2001 werden 1.026 defecten per miljoen kilometer geregistreerd. In mei 2002 ging het om 195 defecten per miljoen kilometer, een reële daling. Verschillende geplande wijzigingen zijn nog in uitvoering. Anderzijds worden er nog een aantal wijzigingen gepland zodat mag worden verwacht dat de bedrijfszekerheid nog gevoelig zal stijgen zodat op korte termijn het contractueel voorziene aantal van maximum 150 defecten per miljoen kilometer kan worden bereikt.

De kwaliteitsenquêtes die door de NMBS worden uitgevoerd tonen overigens aan dat de klanten veel waardering hebben voor de nieuwe treinstellen.

Wat de nieuwe zomerregeling betreft, schrapt de NMBS elk jaar in juli en augustus een bepaald aantal P-treinen. In 2002 zal ongeveer 30% van de P-treinen niet rijden tussen 8 juli en 16 augustus. Enkele daarvan zullen niet rijden tussen 1 juli en 31 augustus. Dit beleid wordt gevoerd om beter tegemoet te komen aan de vraag van de klanten die zich in deze periode in duidelijk minder grote aantallen naar hun werk begeven. Er is in het algemeen een daling van het aantal mensen die werken en daarentegen meer kiezen voor bestemmingen als de kust en reistijden die worden gedictieerd door vrijetijdsbesteding.

De NMBS past eveneens jaarlijks in zekere mate de uurregelingen van de treinen van de binnenlandse dienst aan aan de vraag en de nieuwe mogelijkheden. Een bepaald aantal treinen, merendeel P-treinen of laatavondtreinen, met zeer weinig reizigers, met een maximale bezettingsgraad van 20 reizigers per trein voor de P-treinen en van 10 reizigers voor andere treinen – dat zijn de criteria – worden vanaf 16 juni geschrapt. Ze worden wel pas afgeschaft indien de klant over een aanvaardbaar alternatief beschikt – andere treinen op het dienstrooster of een bijkomende stop van een andere trein – en indien er werkelijk kan worden bespaard. De vrijgemaakte middelen aan personeel en materieel zullen ook toelaten het treinaanbod op verschillende lijnen vanaf 15 december 2002 uit te breiden. De schrapping van de onderbezette treinen zal worden gecompenseerd door de uitbreiding van het aanbod tijdens de zomermaanden en vanaf het einde van het jaar. Misschien is dat antwoord ook moeilijk te begrijpen, mijnheer Bourgeois. Ik verklaar dat even nader. Als de NMBS een deel van de P-treinen schrapt, dan

Le constat de la baisse du nombre de voyageurs sur la ligne Lier-Herentals-Mol ne repose que sur un comptage visuel effectué en 2001. Abstraction faite de la fiabilité potentiellement douteuse de ce comptage, cette évolution négative est regrettable. Le nouveau matériel roulant était un motif d'insatisfaction majeur mais on est en train de résoudre progressivement les problèmes. Le nombre de pannes par million de kilomètres est passé de 1026 en 2001 à 195 en 2002. Des enquêtes de qualité effectuées dans l'intervalle indiquent que la clientèle apprécie désormais le nouveau matériel.

Il est exact que chaque année une partie des trains circulant aux heures de pointe sont supprimés en été pour mieux répondre aux besoins du moment. Le nombre de navetteurs est moins élevé aux mois de juillet et août alors que le nombre de touristes est lui bien plus élevé. Les horaires seront donc simplement adaptés à la loi de l'offre et de la demande.

Les trains de fin de soirée dont le taux d'occupation est de moins de 10 voyageurs par train sont en effet supprimés à partir du 16 juin, pour autant que des solutions de rechange soient offertes.

Toute suppression de ligne est compensée par une offre supplémentaire pendant les mois d'été et par l'expansion prévue à partir du 15 décembre. Mais rien ne justifie de faire rouler des trains ne transportant que 10 à 15 voyageurs.

is dat enkel op voorwaarde van compensaties via een extra stop of een andere trein.

De cijfers geven voor elke regio is natuurlijk heel moeilijk, maar in het algemeen, en dat moet gevalideerd worden, gaat het over treinen met 10 of 20 reizigers. Als u weet dat 600.000 uur door de treinbestuurders moet worden gerecupereerd, dan is daar moeilijk over te oordelen. Zo een beoordeling is altijd moeilijk als u het feit in acht neemt dat niet alle treinen in de zomer in alle regio's alle haltes kunnen aandoen.

De **voorzitter**: Graag een korte repliek, mevrouw Van Weert.

08.03 Els Van Weert (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik zal het trachten kort te houden.

Mevrouw de minister, wat de cijfers betreft, die u net hebt aangehaald, zegt de woordvoerder van de NMBS zelf in het artikel van de lokale krant, dat ze ruimschoots overschreden worden in de piekurtreinen. Er zouden ruim 50 reizigers afstappen in elk station op het traject. Bovendien wordt toegegeven dat er een keuze moest worden gemaakt als gevolg van het gebrek aan treinstellen en dat men hopelijk in de toekomst over voldoende treinstellen te zullen beschikken, zodat men geen treinen meer zal hoeven te schrappen. Ondertussen, mevrouw de minister, wordt er – dat vind ik toch bijzonder jammer – naar mijn gevoel onherstelbaar veel schade toegebracht aan het vertrouwen dat de reizigers in onze regio hebben in de NMBS. Het zal heel moeilijk worden om hen opnieuw de trein te laten nemen.

Voorts heb ik een duidelijke vraag gesteld, die ik u weliswaar niet schriftelijk heb bezorgd, met name hebt uzelf of uw kabinet mee onderhandelt of een akkoord gegeven aan alle herschikkingen? U zegt nu wel dat de NMBS cijfers heeft gegeven, maar u hebt zich kennelijk toch voor een deel in die beslissingen ingeschreven, althans zo heb ik uit uw antwoord afgeleid. Wat zijn dan, mevrouw de minister, uw prioriteiten? Zijn dat de toeristen voor de kust? Ik heb daar geen probleem mee, als een en ander kan. Mij gaat het echter in de eerste plaats om de trouwe woon-werkpendelaars die tot nu hun vertrouwen hebben gegeven aan de NMBS. Het lijkt mij dat de herschikkingen de druppel zijn die de emmer doet overlopen en dat ze massaal het openbaar vervoer zullen opgeven. En dan spreken we niet meer over een verlies van 20% of 28%, maar over een veel groter verlies. Waar zijn we dan mee bezig en waar bent u als minister mee bezig? Waar liggen de prioriteiten en wat is de achterliggende visie? Daar bekommer ik me toch om.

08.04 Minister Isabelle Durant: Over de uurregeling en de regeling voor de zomer is de volgende bepaling in het huidige beheerscontract opgenomen.

De NMBS kan, onafhankelijk van het kabinet, de minister of een ander persoon, een speciale regeling voor de zomer treffen, volgens niet zeer duidelijke criteria. De NMBS kiest dus voor bepaalde criteria, stellende dat indien zij het aanbod naar, bij voorbeeld de kust, wil garanderen zij ook naar de andere kant van het land in vervoerplaatsen moet voorzien.

08.03 Els Van Weert (VU&ID): La SNCB dit elle-même, à propos des chiffres cités par la ministre, qu'ils sont dépassés aux heures de grande affluence. On parle de 50 voyageurs par gare. La SNCB affirme également devoir opérer des choix, faute de voitures en nombre suffisant. Mais, en attendant, la confiance des voyageurs a été irrémédiablement entamée.

Je demanderai une fois de plus à la ministre si elle a participé aux négociations sur le réaménagement. Dans l'affirmative, je me demande qui, des touristes à destination de la côte ou des navetteurs réguliers, sont prioritaires à ses yeux. Ceci pourrait bien être pour les voyageurs la goutte qui fait déborder le vase.

08.04 Isabelle Durant, ministre: Les horaires habituels et les horaires d'été sont convenus dans le contrat de gestion et la SNCB peut les définir elle-même.

Nous allons peut-être perdre quelques navetteurs mais nous devons également prendre en considération le problème de

Ten tweede, ik ben het met u eens om te zeggen dat wij hiermee het risico nemen dat de pendelaars vanaf september of na de zomerperiode niet opnieuw de trein zullen nemen. Toch vraag ik ook uw aandacht voor de problematiek van de ozon gedurende de zomer, rekening houdend met het feit dat er tijdens de mooie dagen gedurende de zomer op de autosnelwegen altijd files zijn. Wij weten dat de problematiek van de ozon rechtstreeks afhankelijk is van het autoverkeer. Bijgevolg is die arbitrage niet gemakkelijk.

l'ozone qui est directement lié aux embouteillages en été.

Une communication claire sur le retour aux horaires classiques après les mois d'été permettra d'éviter bien des problèmes.

Op het ogenblik heeft de NMBS echter geen akkoord of overleg met de minister nodig. Dat is voorzien in het huidig beheerscontract. Er kunnen met een aantal nieuwe criteria regels worden gegarandeerd. Als minister ben ik niet bevoegd om aan te duiden welke P-treinen in aanmerking komen, dat is de rol van de minister niet. Ook een visuele telling is volgens de NMBS enigszins approximatief. Tevens is het een goede boodschap aan de klanten. Het gaat er dus niet om hen aan te zetten toch de autowegen te gebruiken en eventueel daarna terug te komen tot het gebruik van de spoorwegen.

Er dient ook een goede informatiedoorstroming te gebeuren. Mocht dat moeten worden beslist, dan moet er vóór de zomer ook op een degelijke wijze worden gecommuniceerd en moet er aan de betrokkenen worden gezegd dat zij bij voorbeeld vanaf 3 september of 31 augustus opnieuw de trein kunnen nemen. Dit draagt ertoe bij een relatie met de klanten te bewaren. Deze voorwaarden zijn immers een manier om een betere arbitrage te verkrijgen tussen de verschillende elementen die vaak moeilijk zijn, maar die geen al te grote risico's inhouden inzake klantenbinding.

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

09 Vraag van de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stand van zaken tot oprichting van een autonome ombudsdienst voor de luchthaven van Zaventem" (nr. 7578)

09 Question de M. Willy Cortois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'état d'avancement de la création d'un service de médiation autonome pour l'aéroport de Zaventem" (n° 7578)

09.01 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, vooraf wil ik mij verontschuldigen voor mijn afwezigheid in de vergadering van woensdag 19 juni van deze commissie. Ik ben niet pater Pio en kan mij niet op verscheidene plaatsen tegelijk bevinden.

De **voorzitter**: Dat komt nog.

09.02 Willy Cortois (VLD): Ik hoop dat dat nog komt.

Mevrouw de minister, de oprichting van de ombudsdienst is een goede zaak. Het moet me echter van het hart dat deze dienst voor de inwoners van Noord-West-Vlaams-Brabant, die erg worden getroffen door de concentratie van de nachtvluchten, niet meer of niet minder is dan een pleister op een houten been. U hebt dat ruiterlijk toegegeven. U hebt eveneens beterschap beloofd. De actievoerders die ongeveer 7000 handtekeningen hebben verzameld zijn

09.02 Willy Cortois (VLD): L'arrêté royal du 15 mars 2001 règle la création d'un service de médiation autonome pour l'aéroport de Zaventem.

C'est bien évidemment un sujet de satisfaction dans la mesure où les nuisances sonores font de

ontgoocheld omdat ze van deze regering mochten verwachten dat er toch iets zou worden gedaan aan de kwaliteit van het leefmilieu waarvan de nachtrust een niet onbelangrijk element is. Ze zijn ontgoocheld omdat de levenskwaliteit niet beter maar veeleer – hopelijk tijdelijk – slechter is geworden.

Mevrouw de minister, ik heb zo mijn twijfels dat de lawaaihinder zal verminderen. In een tijdschrift van Buitenlandse Handel heb ik gelezen dat men omwille van de druk van de Verenigde Staten in de noordelijke handelsoorlog tussen de VS en Europa overweegt de normen van de Europese richtlijn te versoepelen inzake de toegestane lawaaihinder van vliegtuigen. Ik begrijp dat u op dit ogenblik op deze bemerking geen pasklaar antwoord hebt. Ik zal op deze problematiek nog terugkomen.

Ik herhaal dat de ombudsdienst een goede zaak is. Ik ben het niet eens met de kritiek van het Vlaams Blok aan het adres van directeur Tourwaide die reeds jaren actief is op dit terrein. Hij is niet alleen bekwaam maar heeft de Vlaamse gemeenten van de rand rond Brussel ook dikwijls geholpen bij het opzetten van acties. Hij is een Franstalige die zeer goed Nederlands spreekt. Mijnheer de voorzitter, u bent een voorbeeld van het tegengestelde. U bent een Vlaming en Vlaams Blokker die zeer goed Frans spreekt. De kritiek aan het adres van de heer Tourwaide is grotendeels onterecht.

Als ik me niet vergis is het budget voor deze ombudsdienst begroot op 270.000 euro per jaar. Dat is veel en weinig. In het licht van de totale omzet die de luchthaven realiseert is 270.000 euro een peulschil, ook voor de federale regering. Dankzij de taksen brengt de luchthaven fiscale opbrengsten op voor de federale regering. Zoveel te beter uiteraard. Een ombudsdienst die het moet stellen met 270.000 euro voor de werking en voor het personeel is, mijns inziens, een mager beestje. Ik heb met genoeg vastgesteld dat u in deze commissie hebt toegegeven dat ook u terzake bedenkingen hebt en dat u van plan bent bijkredieten te vragen voor de ombudsdienst. Dat is volgens mij broodnodig.

Volgens mij is dat nodig als wij een ombudsdienst wensen die goed geïnformeerd is, die analyses kan maken van metingen, die kan antwoorden aan de bewoners en die ook grotendeels over de isolatiepremie moet informeren. Het is in de eerste plaats natuurlijk nodig om goede informatie te geven. De binnenkomende gegevens moeten goed geanalyseerd kunnen worden en goed kunnen worden gecommuniceerd.

Mijn eerste vraag is eigenlijk een beetje een vraag uit nieuwsgierigheid. Vorige week zei u in deze commissie dat u eraan dacht om bijkredieten te vragen. Dat staat zo in het verslag. Bent u van plan om dat te doen? Als ik mij niet vergis, bestaat die dienst, naast de heer Touwaide, uit twee mensen waarvan ik niet eens weet of zij voltijds in dienst zijn. Dat is volgens mij toch onvoldoende.

In een van de kranten las ik de afgelopen week een verklaring van de heer Touwaide waarin hij zegt dat de taken van de ombudsdienst uitgebreid moeten worden en dat de minister eraan dacht om aan de ombudsdienst ook, naar het voorbeeld van Zwitserland en Nederland, een sanctionerende bevoegdheid te geven. Dat betekent eigenlijk politieman spelen en dit komt neer op de individuele aanpak van de

nombreux mécontents parmi les riverains. Il conviendrait dès lors que le service soit opérationnel dans les meilleurs délais. Le médiateur actuel est très compétent et bon bilingue. Le budget de 270.000 euros est toutefois très faible et l'effectif en personnel est restreint. Le ministre a évoqué la possibilité de crédits supplémentaires. Ces crédits vont-ils être alloués?

La ministre a également envisagé de doter le service de médiation d'une compétence sanctionnelle, à l'image des médiateurs suisse et néerlandais. Va-t-elle prendre une initiative législative à cet effet?

maatschappijen die de vooropgestelde normen overschrijden. Volgens de heer Touwaide is dat overigens niet zo moeilijk. Vanop de luchthaven, naar ik veronderstel in samenwerking met Belgocontrol of Biac, kan perfect en gemakkelijker dan van op de weg worden nagegaan welk vliegtuig op een bepaald moment te veel lawaai maakt. Bent u inderdaad van plan om aan die ombudsdienst een sanctionerende bevoegdheid te geven? Zult u daarvoor enig wetgevend initiatief nemen? Het opstellen van reglementen waarop nooit boetes volgen, heeft natuurlijk niet veel zin.

De **voorzitter**: Mijnheer Cortois, bedankt voor uw vraag. Ik dank u ook voor uw vriendelijke woorden. U zult begrijpen dat ik van hieruit moeilijk in polemieken kan treden.

Mevrouw de vice-eerste minister, u krijgt het woord voor uw antwoord.

09.03 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer Cortois, die ombudsdienst werkt vanaf 22 mei. Ik heb uw opmerkingen gehoord, maar ik zal antwoorden op uw specifieke vragen.

Op uw eerste vraag kan ik het volgende antwoorden. U zegt dat 270.000 euro niet veel is. Daarmee ben ik het eens. Die begroting is heel beperkt. Nochtans zijn in dat kader met veel creativiteit drie mensen aangeworven. Het gaat dus niet alleen om de heer Touwaide. Twee van die mensen zijn voltijds tewerkgesteld. Mevrouw Isabel Van Laetem staat in voor de externe communicatie van de ombudsdienst. De heer Willy Houbrecht neemt de administratieve ondersteuning voor zijn rekening. Bovendien zal Belgocontrol voor één dag per week een controleur aanduiden die zal zorgen voor de technische ondersteuning van de ombudsdienst. Die ombudsdienst bestaat dus uit drie mensen, en één dag per week uit vier mensen.

De onafhankelijkheid van die ombudsdienst is een heel belangrijk punt. Hij staat ten dienste van alle bewoners. Gezien zijn onafhankelijkheid kan de ombudsdienst werken in overleg met onder meer Biac, Belgocontrol en de luchtvaartmaatschappijen.

De ombudsdienst heeft momenteel natuurlijk geen sanctionerende bevoegdheid. De ombudsdienst ontvangt de klachten van de mensen. Daarover zal hij een jaarverslag schrijven. Aan de hand van dat jaarverslag zullen wij nagaan welke luchtvaartmaatschappijen de regels niet hebben gerespecteerd. De ombudsdienst kan zelfs een top tien of top vijftig van de luchtvaartmaatschappijen opstellen, niet als boete maar wel als commercieel signaal.

Hij zal vooral de klachten van de buurtbewoners behandelen, ook over de voorbereiding van de dagprocedures. Deze klachten zullen bij de aanvang van de werkzaamheden inzake de dagprocedure worden gehoord. Deze dienst is dus in eerste instantie bedoeld om goede informatie te geven aan de buurtbewoners. Daarnaast is er een echte expertise aanwezig. De heer Touwaide is iemand die met bekwaamheid en technische kennis kan spreken met mensen van BIAC en Belgocontrol. Dat is heel belangrijk. De positie van buurtbewoners is immers moeilijk omdat ze beperkte informatie hebben. Hij is dus hun vertaler. Eergisteren was de eerste vergadering van het overlegforum. Daar moet iedereen de kans krijgen om een dialoog of een discussie te voeren. Dat zal niet gemakkelijk zijn, maar het is belangrijk dat de overheden, de buurtbewoners en ook de operatoren van BIAC en Belgocontrol

09.03 **Isabelle Durant**, ministre: Vous avez raison lorsque vous dites qu'un budget de 270.000 euros n'est pas particulièrement élevé. Le médiateur est assisté par trois membres du personnel, dont deux personnes qui travaillent à temps plein. Un membre du personnel est responsable de la communication externe et un membre du personnel est chargé de l'appui administratif. Le service dispose par ailleurs d'un membre du personnel supplémentaire qui travaille un jour par semaine.

Le service de médiation n'a pas le pouvoir d'imposer des sanctions. Les réclamations enregistrées permettront toutefois de confectionner un rapport annuel et un classement des 50 compagnies aériennes qui ne respectent pas les règles en vigueur. Du reste, il en va de même dans le cadre de la concertation relative aux procédures des vols de jour.

Nous souhaitons simplement informer correctement les riverains. Il ne faut pas sous-estimer l'expertise du service de médiation. Elle constitue un atout important dans le cadre de la concertation avec BIAC. Il s'agit en effet d'un dossier très technique. Le service reçoit de nombreuses plaintes et dispose de ses propres appareils de mesure. J'ai demandé que le service de médiation puisse

samen kunnen praten. De ombudsdienst moet hierover informatie kunnen geven. Deze dienst krijgt veel klachten en opmerkingen. De dienst beschikt over een eigen meetapparaat voor lawaai, naast die van BIAC om bepaalde zaken te controleren waarop geen sanctie staat, maar die wel in het jaarverslag aan bod kunnen komen. In de toekomst zal ik meer bondgenoten hebben om een sanctiebevoegdheid aan de dienst te geven.

imposer des sanctions, mais je n'ai pas été suivie en ce sens.

09.04 Willy Cortois (VLD): Mevrouw de minister, als u voor sanctionering pleit, dan hebt u binnen redelijke termen en met goede normen, hier al één bondgenoot. U hebt ook 7.000 handtekeningen. Ik weet dat alle gemeenteraden, ook degenen waarin mensen van Agalev zitten, daarvoor hebben gepleit. Ik zou die piste dus niet verlaten. Mevrouw de minister, u hebt hiervoor dus mijn sympathie en steun.

09.04 Willy Cortois (VLD): Je suis votre allié dans ce combat, à l'instar des 7.000 personnes et des nombreux conseils communaux qui ont signé la pétition.

U zegt dat er een jaarverslag van de ombudsdienst is. Mijnheer de voorzitter, het moet toch mogelijk zijn om in de commissie voor de Infrastructuur een bespreking aan dit verslag te wijden, eventueel met de mensen van de ombudsdienst erbij, zodat het Parlement daarop enig zicht heeft en wij eventueel druk kunnen uitoefenen. Mevrouw de minister, wanneer komt dat jaarverslag er. Is dat op het einde van dit jaar?

Quand paraîtra le premier rapport annuel? Peut-il être mis à la disposition de cette commission, de sorte que nous puissions en débattre et que le Parlement puisse éventuellement exercer des pressions?

09.05 Minister Isabelle Durant: Het jaarverslag is verwacht voor 22 mei. In april 2003 zou een eerste rapport afgerond kunnen zijn.

09.05 Isabelle Durant, ministre: Le service ne fonctionne que depuis mai 2002. Je propose que le premier rapport soit publié en avril 2003.

09.06 Willy Cortois (VLD): Wilt u dit rapport aan het Parlement voorstellen?

09.06 Willy Cortois (VLD): Vous y engagez-vous?

09.07 Minister Isabelle Durant: Dat is geen probleem.

09.07 Isabelle Durant, ministre: En effet.

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

10 Samengevoegde vragen van

- de heer Geert Bourgeois aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de voorgenomen infrastructuurwerken in De Panne" (nr. 7579)
- de heer Yves Leterme aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de infrastructuurwerken voor het rangeren van treinen ter hoogte van het station Adinkerke-De Panne" (nr. 7580)

10 Questions jointes de

- M. Geert Bourgeois à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le projet de travaux d'infrastructure à La Panne" (n° 7579)
- M. Yves Leterme à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les travaux d'infrastructure requis pour le triage des trains à la hauteur de la gare de La Panne-Adinkerke" (n° 7580)

De **voorzitter:** Ik herinner de collega's eraan dat de vragen om een van de mooiste stations van Vlaanderen gaan, met name het station van De Panne.

10.01 Minister Isabelle Durant: Mijnheer de voorzitter, het zijn precieze vragen en ik zal precieze korte antwoorden geven.

10.02 Geert Bourgeois (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, de minister kondigt niet alleen een kort antwoord aan; ze kondigt überhaupt een antwoord aan. Uiteraard ben ik op voorhand bovenmatig verheugd.

Mevrouw de minister, de heer Leterme zal ongetwijfeld veel preciezer zijn maar ik meen dat onze vraag hetzelfde onderwerp heeft, met name de aangekondigde infrastructuurwerken in De Panne. De NMBS zou de bedoeling hebben om de treinen daar beter van spoor te laten veranderen. Het zou de bedoeling zijn om de treinen te laten rangeren in de richting van Frankrijk. Dat roept een aantal vragen op. Ten eerste, kunt u bevestigen dat die plannen bestaan? Ten tweede, op hoeveel wordt de kostprijs van die werken geraamd? Hoe zullen ze gefinancierd worden? Welke instanties zullen de werken financieren? Wat is de planning? Ten derde, wat is het gevolg van de werken voor de grensoverschrijdende spoorlijn 73 Adinkerke-Duinkerke? Betekent zulks dat de spoorlijn gesloten zal worden voor toekomstig grensoverschrijdend verkeer tussen Vlaanderen en de regio Nord-Pas de Calais?

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, ik wil u niet op stang jagen, maar de vragen van de heer Bourgeois waren ook nogal precies.

10.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik zal mijn vragen eerder in een politieke context stellen.

Mevrouw de minister, de verdienste van mijn vraag komt integraal toe aan de werkgroep Trekhaak 73. Die werkgroep is genoemd naar de gelijknamige spoorlijn en zet zich in voor een goed spoorverkeer in de Westhoek. Ik meen dat daar hulde aan mag worden gebracht. Het is de leden ervan ter ore gekomen dat er, zoals de heer Bourgeois heeft uiteengezet, werken zouden gebeuren om het veranderen van spoor van de treinen in het mooiste station van Vlaanderen – zoals de heer Van den Eynde terecht opmerkt – vlotter te laten verlopen. Men wil meer bepaald vermijden dat de overweg moet worden gesloten, omdat dat juist tot opstoppen leidt. Het sluiten van de overweg teneinde de rangeeractiviteiten toe te laten, leidt tot verkeersproblemen. Het is overigens ook de regio van de Meli of Plopsaland zoals het nu heet. Kortom, een en ander geeft aanleiding tot problemen ter hoogte van het dorpscentrum van Adinkerke. Het belemmert met name de grote toevloed van verkeer komende van de autosnelweg richting De Panne.

Mijn vragen zijn gelijklopend met die van collega Bourgeois. Ik zal ze gewoon even opsommen. Ten eerste, wat is de inhoud van de plannen? Ten tweede, voor wanneer zijn de infrastructuurwerken gepland? Wat is de vermoedelijke kostprijs? Ten derde, hoever wordt richting Frankrijk de doortrekking van de elektrificatie gepland? Ten slotte, zijn deze infrastructuurwerken te plaatsen in een bredere context teneinde in de toekomst in de mogelijkheid te voorzien om deze spoorlijn als belangrijke verbinding met Frankrijk uit te bouwen?

Ik wil terzake even verwijzen naar briefwisseling van de NMBS met het streekplatform van de regio Westhoek. De districtdirecteurs van de NMBS voor de sector Noord-West hebben in een brief van 6 juli 2001 verklaard dat de SNCF bereid zou zijn om de doorgang van Adinkerke voor containertreinen te openen. Ik heb u hierover toen

10.02 Geert Bourgeois (VU&ID): On projette de réaliser des travaux d'infrastructure à La Panne afin que les trains puissent plus aisément changer de voie. On procéderait à des manœuvres pour amener les trains en direction de la France. Ces informations sont-elles exactes? Quel est le coût de cette opération? Comment est-elle financée? Quel échéancier a-t-il été fixé? Quelles conséquences cela entraînera-t-il pour la ligne 73? La ligne transfrontalière Adinkerke-Dunkerque sera-t-elle fermée?

10.03 Yves Leterme (CD&V): La fermeture fréquente du passage à niveau en gare d'Adinkerke pour permettre aux trains de changer de voie perturbe considérablement le trafic. On projette de faciliter les manœuvres, afin qu'il ne soit plus nécessaire de fermer le passage à niveau.

Que prévoient exactement ces projets? Quand les travaux débiteront-ils et combien coûteront-ils? Jusqu'où procédera-t-on à l'électrification en direction de la France? Cela permettra-t-il d'améliorer la liaison avec la France ou cette liaison est-elle menacée tant pour les voyageurs que pour le transport de marchandises?

ondervraagd. Zullen de plannen voor toenemend grensoverschrijdend goederen- en hopelijk ook reizigersverkeer, waarover collega Bourgeois en ikzelf het hadden, hierdoor worden gehypothekeerd?

10.04 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, tot besluit van deze zeer West-Vlaamse commissie wil ik een kort antwoord geven op deze vragen.

Ten eerste, wat het verlengen van het perron 1 met ongeveer 100 meter en het verbinden van het verlengde spoor 1 met aanpassing van de bundelkop betreft. De bovenleiding wordt aangepast overeenkomstig de spoorwerken. De rekening, die 1 miljoen euro bedraagt, wordt betaald door het ministerie van Verkeer en Infrastructuur. De voltooiing van de werken wordt verwacht tegen Pasen 2003.

Ten tweede, betreffende de lijn Adinkerke-Duinkerke kan ik u geruststellen dat de werken zo zijn opgevat dat ze de verbinding met Frankrijk in de toekomst zeker niet hypothekeken.

10.05 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Mevrouw de minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord.

Het goede nieuws is dat de heer Vinck een en ander nog zal mogen meemaken onder zijn regnum. Het zal Pasen 2003 zijn en hij zal dan nog gedelegeerd bestuurder zijn. U kunt dan misschien samen met hem de nieuwe rangeersporen daar gaan inrijden. Misschien kunt u dan de West-Vlaamse connectie hier uitnodigen om dat allemaal samen te doen. Wellicht kan de nieuwe gedelegeerd bestuurder, die zich dan aan het inlopen is, meegaan om even kennis te maken met het mooiste station van Vlaanderen op dat moment...

10.06 **Yves Leterme** (CD&V): Het mooiste station van de Vlaamse spoorwegen!

10.07 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Inderdaad. Er zijn dus toch nog boeiende perspectieven, en dat allemaal voor de prijs van een miljoen euro.

Ik ben vooral blij met uw laatste antwoord, dat er dus geen hypotheek komt op de toekomstige grensoverschrijdende overgang. Dat is ook een van de specifieke punten van het spoor in Vlaanderen: er zijn geen rechtstreekse overgangen met Frankrijk. Dat is een curiosum. Men zit daar wel met een potentiële overgang. Dat is trouwens een probleem in heel Vlaanderen: het grootste deel van de internationale overgangen ligt in Wallonië, niet in Vlaanderen.

De **voorzitter**: We zullen die lijn het nummer 1302 geven, omdat de minister ze dit jaar heeft aangekondigd. Dat is maar een suggestie.

10.08 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst even mijn verwondering uitdrukken over het ludieke, bijna humoristische taalgebruik en woordgebruik van de heer Bourgeois, de man die door het leven gaat als de man van de vlotte ernst. Collega, u ontgoochelt mij wel op dat vlak. (*Hilariteit*) Ik vind het positief dat wij samen de strijd aangaan voor beter spoorverkeer in de

10.04 **Isabelle Durant**, ministre: Les travaux concernent l'allongement du quai n° 1 de 100 mètres et le raccordement de la voie 1 au faisceau. Il convient à cet effet d'adapter la caténaire. Les travaux coûtent 1 million d'euros et devraient être achevés pour Pâques 2003. Ils sont conçus de manière à ne pas hypothéquer la liaison avec la France.

10.05 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Peut-être M. Vinck pourra-t-il inaugurer ces travaux pour Pâques, avant que son successeur n'entre en fonction.

10.07 **Geert Bourgeois** (VU&ID): Ces travaux n'hypothèqueront donc pas la future liaison ferroviaire entre la Flandre et la France. Voilà qui me réjouit, d'autant plus que toutes les liaisons avec la France passent par le territoire wallon.

10.08 **Yves Leterme** (CD&V): Cette réponse apaise mes inquiétudes. La circulation routière sera plus fluide et le trafic transfrontalier de voyageurs et de marchandises ne sera pas mis en

Westhoek.

In alle ernst nu, ik ben tevreden met het antwoord dat de werken die zullen worden uitgevoerd, zullen leiden tot een vlottere afhandeling ter hoogte van De Panne-Adinkerke van het wegverkeer en dat ze het grensoverschrijdende goederenverkeer en personenverkeer niet zullen hypothekeren.

Ik zou van de gelegenheid willen gebruikmaken om u iets te vragen. Ik weet dat de verantwoordelijkheid daarvoor meer bij de Franse spoorwegen en de Franse autoriteiten ligt. Het is een moeilijk dossier en ik zal niet vanuit een platte oppositierol beweren dat u niet genoeg inspanningen doet. Ik weet dat vooral aan Franse kant meer goodwill moet worden gecreëerd. Toch wil ik u aanzetten om het dossier van de grensovergang Adinkerke – Duinkerke en de dubbele grensovergang via Moeskroen naar Rijsel niet te laten liggen. Ik verwijs ook naar de dertig jaar geleden opgeheven grensovergang vanuit Poperinge naar Hazebroek. Het is jammer dat men toen kansen heeft verkeken. Hazebroek heeft nu een TGV-station. Heel die problematiek zou ons te ver leiden, maar ik wil erop aandringen dat uw diensten daaraan aandacht zouden besteden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: De vraag nr. 7567 van de heer Joseph Arens wordt ingetrokken.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.16 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.16 heures.

péril. La mauvaise qualité des points frontière est principalement imputable à la France. Peut-être la ministre pourrait-elle aborder la question des lignes Adinkerke-Dunkerque, Mouscron-Lille et Poperinge-Hazebrouck avec son homologue français?