
**Belgische Kamer
van Volksvertegenwoordigers**

GEWONE ZITTING 1997 - 1998 (*)

7 JULI 1998

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

betreffende de NMBS

AMENDEMENTEN

Nr. 1 VAN DE HEER BARTHOLOMEEUSSEN c.s.

Het punt 3 vervangen door wat volgt :

“3. Aan de NMBS een grondig onderzoek te vragen van de beschikbaarheid en de bedrijfszekerheid van het rollend materieel en van de bedrijfszekerheid van de infrastructuur met het oog op de actualisering van het investeringsplan;”

Zie:

- 1621 - 97 / 98:

– N° 1 : Voorstel van resolutie ingediend door de heren Bartholomeeussen, Ansoms, mevrouw Cahay-André, M. Grosjean.

(*) Vierde zitting van de 49^{ste} zittingsperiode

**Chambre des Représentants
de Belgique**

SESSION ORDINAIRE 1997 - 1998 (*)

7 JUILLET 1998

PROPOSITION DE RESOLUTION

relative à la SNCB

AMENDEMENTS

N° 1 DE M. BARTOLOMEEUSSEN ET
CONSORTS

Remplacer le point 3 par ce qui suit :

“3. de demander à la SNCB une étude approfondie concernant la disponibilité et la fiabilité du matériel roulant et de l'infrastructure, en vue de l'actualisation du plan d'investissement;”

Voir:

- 1621 - 97 / 98:

– N° 1 : Proposition de resolution déposée par MM. Bartholomeeussen, Ansoms, Mme Cahay-André, M. Grosjean.

(*) Quatrième session de la 49^{ème} législature

Nr. 2 VAN DE HEER BARTHOLOMEEUSSEN c.s.

Het punt 8 vervangen door wat volgt :

“8. Dat het directiecomité van de NMBS eind september aan de commissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven een eerste verslag voorlegt van de wijzigingen aan het vervoerplan.”

M. BARTHOLOMEEUSSEN
M. MOOCK
P. CAHAY-ANDRE
J. ANSOMS

Nr. 3 VAN DE HEREN VAN DIENDEREN EN VANOOST

Het punt 2 aanvullen als volgt :

«als dit doel in september 1998 niet bereikt is, moet dit gevolgen hebben voor de topverantwoordelijke van de NMBS;»

VERANTWOORDING

In de recente debatten hebben velen gepleit voor dergelijk type resultaatverbintenis. Het is dus logisch het ook in een parlementair stuk op te nemen (zie ook punt 5.3 van het voorstel van resolutie nr. 1620/1).

Nr. 4 VAN DE HEREN VAN DIENDEREN EN VANOOST

Het bepalend gedeelte aanvullen als volgt :

«9. Er bij de NMBS op aan te dringen degelijk overleg te plegen met het Raadgevend Comité van de gebruikers en de ombudsdienst overeenkomstig artikel 64 van het beheerscontract; het overleg moet zowel terugslaan op de huidige moeilijkheden als op gewenste en mogelijke aanpassingen van het IC/IR-plan; de NMBS kan alleen op gemotiveerde wijze afwijken van de uitgebrachte adviezen; ook het eigen personeel moet veel beter worden betrokken bij veranderingen;»

VERANTWOORDING

Het Raadgevend Comité van de gebruikers en in mindere mate de ombudsdienst klagen over een tekort aan overleg. De twee door de wetgever gewilde instanties hebben in mindere of meerdere mate de indruk niet ernstig te worden genomen.

Het personeel beschikt over een overvloed van ervaringsdeskundigheid. Plannen en aanpassingen allerhande moeten meer aan dit soort deskundigheid worden getoetst (zie ook punt 4 van het voorstel van resolutie nr. 1620/1).

N° 2 DE M. BARTHOLOMEEUSSEN ET CONSORTS

Remplacer le point 8 par ce qui suit :

“8. Que le comité de direction de la SNCB présente fin septembre à la commission de l'Infrastructure, des Communications et des Entreprises publiques un premier rapport sur les adaptations apportées au plan de transport.”

N° 3 DE MM. VAN DIENDEREN ET VANOOST

Compléter le point 2 comme suit:

«la non-réalisation de cet objectif en septembre 1998 devra avoir des conséquences pour le plus haut responsable de la SNCB;»

JUSTIFICATION

Dans les récents débats, de nombreux orateurs ont plaidé en faveur de ce type d'engagement en ce qui concerne les résultats à atteindre. Il est dès lors logique que cela figure également dans un document parlementaire (voir également le point 5.3. de la proposition de résolution n° 1620/1).

N° 4 DE MM. VAN DIENDEREN ET VANOOST

Compléter le dispositif comme suit:

«9. d'insister auprès de la SNCB afin qu'elle se concerte sérieusement, conformément à l'article 64 du contrat de gestion, avec le Comité consultatif des usagers et le service de médiation; cette concertation doit porter tant sur les difficultés actuelles que sur les adaptations souhaitées et possibles du plan IC/IR; la SNCB doit motiver toute dérogation aux avis émis; le personnel de la société doit également être associé plus étroitement aux changements;»

JUSTIFICATION

Le Comité consultatif des usagers et, dans une moindre mesure, le service de médiation se plaignent d'un manque de concertation. Les deux instances mises en place par le législateur ont, à des degrés divers, l'impression de ne pas être prises au sérieux.

Le personnel des chemins de fer est compétent et expérimenté. Les divers plans et adaptations devraient être davantage évalués à l'aune de ces compétences (voir également le point 4 de la proposition de résolution n° 1620/1).

Nr. 5 VAN DE HERE VAN DIENDEREN EN VANOOST

Het bepalend gedeelte aanvullen als volgt :

«10. De bevoegdheden en de werkingsmogelijkheden van het bestuur van het vervoer te land bij het ministerie van Verkeer en Infrastructuur te vergroten; dit bestuur moet een sterke gesprekspartner worden voor de NMBS; op termijn moet er een sterke controleinstantie komen vergelijkbaar met het Belgisch Instituut voor post en telecommunicatie;»

VERANTWOORDING

Veel waarnemers zijn het er over eens dat de NMBS te zwaar doorweegt bij de onderhandelingen met de Staat (zie ook punt 6 van het voorstel van resolutie nr. 1620/1)

Nr. 6 VAN DE HEREN VAN DIENDEREN EN VANOOST

Het bepalend gedeelte aanvullen als volgt :

«11. Het tweede beheerscontract tussen de Staat en de NMBS tot een echt contract in de zin van het Burgerlijk Wetboek om te vormen en de kwaliteitseisen van de dienstverlening tegenover de gebruikers te preciseren in een bijvoegsel bij het contract zoals bepaald in artikel 63; in het bijvoegsel moeten :

a) preciezere doelstellingen worden geformuleerd inzake stiptheid - op basis van een percentage reizigers (95 % bijvoorbeeld) en niet van treinen - en inzake de coördinatie en complementariteit met de andere vervoermiddelen, met name met de gewestelijke openbaar vervoerbedrijven;

b) programma's voor de kwaliteitseisen (bijvoorbeeld informatie van de reiziger) worden uitgetekend met een tijdsschema en een prijsberekening;

c) resultaatverbintenissen worden opgenomen met betrekking tot deze kwaliteitseisen met gevolgen voor de verantwoordelijken, als de resultaten niet worden gehaald;

d) bepalingen worden opgenomen betreffende een schadevergoeding voor reizigers tegen het einde van het jaar overeenkomstig de wet op handelspraktijken;»

VERANTWOORDING

De recente problemen met de NMBS hebben aangetoond dat het beheerscontract onvoldoende beantwoordt aan de criteria van een echt contract in de zin van het Burgerlijk Wetboek. Het is te weinig controleerbaar, afdwingbaar en

N° 5 DE MM. VAN DIENDEREN ET VANOOST

Compléter le dispositif comme suit:

«10. d'accroître les compétences et les possibilités d'action de l'administration du transport terrestre du ministère des Communications et de l'Infrastructure; cette administration doit devenir un interlocuteur à part entière pour la SNCB; à terme, un organe de contrôle fort, comparable à l'Institut belge des services postaux et des télécommunications, devra être créé;».

JUSTIFICATION

De nombreux observateurs s'accordent à reconnaître la prépondérance excessive de la SNCB dans les négociations avec l'Etat (voir également le point 6 de la proposition de résolution n° 1620/1).

N° 6 DE MM. VAN DIENDEREN ET VANOOST

Compléter le dispositif comme suit:

«11. de transformer le deuxième contrat de gestion conclu entre l'Etat et la SNCB en un véritable contrat au sens du Code civil et de préciser les exigences relatives à la qualité du service à la clientèle dans un avenant au contrat, comme le prévoit l'article 63; cet avenant devra:

a) préciser les objectifs en matière de respect des horaires - sur la base d'un pourcentage de voyageurs (par exemple 95%) et non de trains - et en matière de coordination et de complémentarité avec d'autres moyens de transport, plus spécialement avec les sociétés régionales de transport public;

b) contenir des programmes pour la réalisation des exigences qualitatives (par exemple l'information des voyageurs), programmes qui comporteront un calendrier et une estimation des coûts;

c) contenir des engagements en ce qui concerne les résultats à atteindre relativement aux exigences qualitatives et indiquer en outre quelles seront les conséquences pour les responsables si les résultats ne sont pas atteints;

d) comporter des dispositions concernant l'indemnisation d'ici la fin de l'année des voyageurs conformément à la loi sur les pratiques du commerce.»

JUSTIFICATION

Les problèmes récents qu'a connus la SNCB ont montré que le contrat de gestion ne répondait pas suffisamment aux critères à respecter dans le cadre d'un véritable contrat au sens du Code civil. Les possibilités de contrôle sont

sanctioneerbaar. De huidige crisissituatie biedt de gelegenheid het te verbeteren (zie ook punt 5 van het voorstel van resolutie nr. 1620/1).

Nr. 7 VAN DE HEREN VAN DIENDEREN EN VANOOST

Het bepalend gedeelte aanvullen als volgt :

«12. Bij de NMBS aan te dringen op een degelijke voorbereiding van de volgende nieuwe treindienst van 29 mei 2005; het huidige investeringsprogramma voor lijninfrastructuur, stations en rollend materieel moet op basis van de dan beoogde meer uitgebreide treindienst worden herzien; elementen van het grote plan kunnen de jaren voordien bij de jaarlijkse aanpassing van de treindienst in mei worden ingevoerd; bij het grote plan horen onder andere :

- a) voorstedelijk vervoer rond grote steden;
- b) ontsluiting van de nationale luchthaven;
- c) nieuwe rechtstreekse relaties, op grond van objectieve sociaal-economische criteria;
- d) de uitbreiding van het aantal stations met interstedelijk statuut;
- e) de heropening van stations en lijnen en betere bediening van verwaarloosde regio's zoals Limburg en Luxemburg.

VERANTWOORDING

De chaos van de voorbije weken heeft aangetoond dat de voorbereiding van de nieuwe dienstregeling onvoldoende was. In 2005 zal volgens het plan van de regering de TGV «van grens tot grens» op eigen of op aangepaste bedding rijden. Dan zal er ook een nieuwe treinregeling komen. Het is van belang dat het parlement nu al zijn wensen kenbaar maakt aan de regering en de NMBS. Daarbij is het van belang dat de NMBS vertrekt van de maatschappelijk gewenste dienstverlening en in functie daarvan investeringen bepaalt. De gewenste dienstverlening vloeit voort uit de opties die genomen worden inzake het mobiliteitsbeleid. Als dit duurzaam wil zijn, moet het aandeel van de auto naar omlaag en dat van het openbaar vervoer en van de fiets omhoog (zie ook punt 7.5 van het voorstel van resolutie nr. 1620/1).

H. VAN DIENDEREN
L. VANOOST

insuffisantes, il n'est pas assez impératif et les possibilités de sanction pour non-exécution sont trop limitées. La situation de crise actuelle constitue l'occasion d'améliorer ledit contrat (voir le point 5 de la proposition de résolution n° 1620/1).

N° 7 DE MM. VAN DIENDEREN ET VANOOST

Compléter le dispositif comme suit:

«12. d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle prépare convenablement la nouvelle offre ferroviaire qui entrera en vigueur le 29 mai 2005; il conviendrait à cet effet de revoir le programme d'investissement afférent à l'infrastructure des lignes, aux gares et au matériel roulant, dans la perspective de l'extension de l'offre ferroviaire; les mesures suivantes s'inscrivent notamment dans ce cadre:

- a) l'organisation de transports suburbains autour des grandes villes;
- b) le désenclavement de l'aéroport national;
- c) la création de liaisons directes sur la base de critères socioéconomiques objectifs;
- d) l'accroissement du nombre de gares à statut interurbain;
- e) la réouverture de gares et de lignes et l'amélioration de la desserte des régions négligées, telles que le Limbourg et le Luxembourg.

JUSTIFICATION

La situation chaotique des dernières semaines a montré que l'instauration des nouveaux horaires avait été mal préparée. Selon le plan du gouvernement, en 2005, le TGV circulera «de frontière à frontière» en site propre ou adapté. Les prochains nouveaux horaires entreranno également en vigueur en 2005. Il est important que le parlement fasse connaître dès maintenant ses desiderata au gouvernement et à la SNCB. Il est important à cet égard que la SNCB conçoive son offre ferroviaire comme étant un service que la collectivité attend d'elle et arrête son plan d'investissement dans cette optique. Le service que la collectivité souhaite obtenir découle des options définies en matière de politique de mobilité. Si cette politique veut être durable, il faut réduire la part de l'automobile et augmenter celle des transports publics et de la bicyclette (voir le point 7.5 de la proposition de résolution n° 1620/1).

Nr. 8 VAN DE HEER VAN APEREN
(In hoofdorde)

In punt D, de woorden «de jaren tachtig» vervangen door de woorden «het verleden».

VERANTWOORDING

De kwestie van onvoldoende middelen voor de NMBS heeft zich niet enkel in de jaren '80 gesteld. Vandaar dit voorstel tot een ruimere formulering.

J. VAN APEREN

Nr. 9 VAN DE HEER VANDENHAUTE
(In hoofdorde)

Consideransen
Het punt D. weglaten.

VERANTWOORDING

De gebrekkige werking van het spoorverkeer verklaren met een verwijzing naar een periode die al ruim tien jaar achter de rug ligt, is onrealistisch. De moeilijkheden zijn immers veeleer te wijten aan de manke interne organisatie van de NMBS.

Nr. 10 VAN DE HEER VANDENHAUTE

Bepalend gedeelte

Het punt 1. weglaten.

VERANTWOORDING

De uitvoerende macht is verantwoordelijk voor het toezicht op de uitvoering van het beheerscontract.

In de zomer werk maken van «permanent overleg» dwingt de NMBS tot niets.

Nr. 11 VAN DE HEER VAN APEREN
(In bijkomende orde)

In punt D, de woorden «in de jaren tachtig» vervangen door de woorden «om redenen van budgettair evenwicht in de jaren tachtig en begin jaren negentig».

N° 8 DE M. VAN APEREN
(En ordre principal)

Au point D, remplacer les mots «dans les années quatre-vingt» par les mots «par le passé».

JUSTIFICATION

Le problème de l'insuffisance des moyens octroyés à la SNCB ne s'est pas seulement posé dans les années quatre-vingt. Aussi proposons-nous une formulation plus large.

N° 9 DE M. VANDENHAUTE
(En ordre principal)

Supprimer le point D.

JUSTIFICATION

Il est irréaliste de se référer à une période passée depuis plus de 10 ans pour expliquer des dysfonctionnements dont l'origine se trouve dans la mauvaise organisation interne de la SNCB.

N° 10 DE M. VANDENHAUTE

Supprimer le point 1.

JUSTIFICATION

Le contrôle de l'exécution du contrat de gestion est une responsabilité de l'exécutif;

Une «concertation permanente» estivale n'est pas un instrument contraignant vis-à-vis de la SNCB.

J. VANDENHAUTE

N° 11 DE M. VAN APEREN
(En ordre subsidiaire)

Au point D, remplacer les mots «dans les années quatre-vingt» par les mots «pour des raisons d'équilibre budgétaire dans les années quatre-vingt et au début des années nonante».

VERANTWOORDING

De schuldbekentenis inzake de investeringspolitiek van de jaren '80 en '90 dient op zijn minst verduidelijkt te worden met de redenen waarom. Vandaar dit amendement.

J. VAN APEREN

Nr. 12 VAN DE HEER VANDENHAUTE

Het punt 5 weglaten.

VERANTWOORDING

Publieke verontschuldigingen zullen het vertrouwen in de directie van de NMBS niet herstellen. Indien het overheidsbedrijf het vertrouwen van haar cliëntèle wil terugwinnen, ware het nuttiger een omstandig verslag openbaar te maken over de oorzaken van de vertragingen en de door de directie voorgestelde oplossingen om eraan te verhelpen.

Nr. 13 VAN DE HEER VANDENHAUTE
(In bijkomende orde)

In punt D, de woorden «hun fundamentele oorzaak vinden in» vervangen door de woorden «onder meer te wijten zijn aan».

VERANTWOORDING

Het is overdreven de tekortkomingen bij de invoering van het nieuwe IC/IR-Plan 98 in hoofdzaak toe te schrijven aan budgettaire beperkingen. De structurele problemen in verband met de interne organisatie van de NMBS hebben een belangrijke rol gespeeld in de verwarring die is gevolgd op de invoering van het IC/IR-Plan 98.

Nr. 14 VAN DE HEER ANSOMS

Het bepalend gedeelte aanvullen als volgt :

«9. Er bij de NMBS op aan te dringen degelijk overleg te plegen met het Raadgevend comité van de gebruikers en de ombudsdienst overeenkomstig artikel 64 van het beheerscontract.»

JUSTIFICATION

Il faut au moins préciser les raisons des manquements avoués de la politique d'investissements menée dans les années quatre-vingt et nonante.

Tel est l'objet du présent amendement.

N° 12 DE M. VANDENHAUTE

Supprimer le point 5.

JUSTIFICATION

Des excuses publiques ne sont pas de nature à rendre confiance dans la direction de la SNCB. Si l'entreprise prétend regagner la confiance de sa clientèle, il serait plus utile qu'elle présente publiquement un rapport détaillé sur les causes des retards et sur les solutions proposées par la direction pour y remédier.

N° 13 DE M. VANDENHAUTE
(En ordre subsidiaire)

Au point D, remplacer le mot «essentiellement» par le mot «notamment».

JUSTIFICATION

Il est exagéré d'attribuer à des impératifs budgétaires la raison principale des dysfonctionnements lors de la mise en place du nouveau plan IC/IR 98. Les problèmes structurels sur le plan de l'organisation interne actuelle de la SNCB ont joué un rôle majeur dans la confusion à la suite du plan IC/IR 98.

J. VANDENHAUTE

N° 14 DE M. ANSOMS

Compléter le dispositif par un point 9, libellé comme suit:

«9. d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle se concerte sérieusement, conformément à l'article 64 du contrat de gestion, avec le Comité consultatif des usagers et le service de médiation.»

Nr. 15 VAN DE HEER **ANSOMS**

Het punt 5 vervangen door wat volgt :

«5. Bij de NMBS aan te dringen ook in de toekomst haar tekortkomingen toe te geven en hiervoor aan de reizigers haar verontschuldigingen aan te bieden.»

J. ANSOMS

N° 15 DE M. **ANSOMS**

Remplacer le point 5 par ce qui suit:

«5. d'insister auprès de la SNCB pour qu'elle reconnaisse désormais ses carences et s'en excuse auprès des voyageurs;».