

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 avril 2021

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

**appelant le gouvernement fédéral
à soumettre à la Chambre,
pour décembre 2021,
des projets de contrats de gestion
de la SNCB et d'Infrabel**

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DE LA MOBILITÉ, DES ENTREPRISES PUBLIQUES ET
DES INSTITUTIONS FÉDÉRALES
PAR
MME **Marianne VERHAERT**

SOMMAIRE

Pages

I. Exposés introductifs des auteurs	3
II. Discussion	5
A. Questions et observations des membres	5
B. Réponses des auteurs	12
C. Répliques	13
D. Réponses complémentaires	14
III. Votes	14

*Voir:*Doc 55 **1566/ (2019/2020)**:

001: Proposition de résolution de M. Roggeman et consorts.
002 et 003: Amendements.

**EN REMPLACEMENT DU DOCUMENT DISTRIBUÉ
PRÉCÉDEMMENT**

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 april 2021

VOORSTEL VAN RESOLUTIE

**tot aansporing van de federale regering
om ontwerpen van beheerscontracten
met NMBS en Infrabel
voor te leggen aan de Kamer
tegen december 2021**

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR MOBILITEIT, OVERHEIDSBEDRIJVEN EN
FEDERALE INSTELLINGEN
UITGEBRACHT DOOR
MEVROUW **Marianne VERHAERT**

INHOUD

Blz.

I. Inleidende uiteenzettingen van de indieners.....	3
II. Bespreking.....	5
A. Vragen en opmerkingen van de leden.....	5
B. Antwoorden van de indieners	12
C. Replieken	13
D. Bijkomende antwoorden	14
III. Stemmingen	14

*Zie:*Doc 55 **1566/ (2019/2020)**:

001: Voorstel van resolutie van de heer Roggeman c.s.
002 en 003: Amendementen.

**TER VERVANGING VAN HET VROEGER RONDGEDEELDE
STUK**

04436

**Composition de la commission à la date de dépôt du rapport/
Samenstelling van de commissie op de datum van indiening van het verslag**
Président/Voorzitter: Jean-Marc Delizée

A. — Titulaires / Vaste leden:

N-VA	Frieda Gijbels, Wouter Raskin, Tomas Roggeman
Ecolo-Groen	Kim Buyst, Nicolas Parent, Cécile Thibaut
PS	Jean-Marc Delizée, Mélissa Hanus, Laurence Zanchetta
VB	Pieter De Spiegeleer, Frank Troosters
MR	Emmanuel Burton, Vincent Scourneau
CD&V	Jef Van den Bergh
PVDA-PTB	Maria Vindevoghel
Open Vld	Marianne Verhaert
Vooruit	Joris Vandenbroucke

B. — Suppléants / Plaatsvervangers:

Michael Freilich, Sigrid Goethals, Yoleen Van Camp, Bert Wollants
N ., Cécile Cornet, Guillaume Defossé, Eva Platteau
Malik Ben Achour, André Flahaut, Daniel Senesael, Sophie Thémont
Steven Creyelman, Nathalie Dewulf, Erik Gilissen
Christophe Bombled, Katrin Jadin, Florence Reuter
Jan Briers, Franky Demon
Gaby Colebunders, Roberto D'Amico
Jasper Pillen, Tim Vandenput
Melissa Depraetere, Anja Vanrobaeys

C. — Membres sans voix délibérative / Niet-stemgerechtigde leden:

cdH	Josy Arens
DéFI	Sophie Rohonyi

N-VA	: Nieuw-Vlaamse Alliantie
Ecolo-Groen	: Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
PS	: Parti Socialiste
VB	: Vlaams Belang
MR	: Mouvement Réformateur
CD&V	: Christen-Democratisch en Vlaams
PVDA-PTB	: Partij van de Arbeid van België – Parti du Travail de Belgique
Open Vld	: Open Vlaamse liberalen en democraten
Vooruit	: Vooruit
cdH	: centre démocrate Humaniste
DéFI	: Démocrate Fédéraliste Indépendant
INDEP-ONAFH	: Indépendant – Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications:		Afkorting bij de numerering van de publicaties:	
DOC 55 0000/000	Document de la 55 ^e législature, suivi du numéro de base et numéro de suivi	DOC 55 0000/000	Parlementair document van de 55 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV	Compte Rendu Analytique	CRABV	Beknopt Verslag
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (beigegekleurd papier)

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre commission a examiné cette proposition de résolution au cours de ses réunions du 21 octobre 2020 et du 23 mars 2021.

I. — EXPOSÉS INTRODUCTIFS DES AUTEURS

M. Wouter Raskin (N-VA) souligne que les contrats de gestion conclus entre les autorités publiques et les entreprises publiques autonomes sont les pierres angulaires de la gestion de ces entreprises.

Depuis l'entrée en vigueur de la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques (ci-après: "loi de 1991"), les contrats de gestion fixent les engagements essentiels et les objectifs politiques de toutes les entreprises publiques autonomes. Ils fixent à la fois des objectifs de croissance, des engagements financiers et des normes de qualité et de service.

Le contrat de gestion en tant que tel est le principal instrument au moyen duquel l'autorité fédérale traduit sa politique dans la gestion des différentes entreprises publiques tout en respectant l'autonomie de leur gestion quotidienne. Le contrat de gestion constitue ainsi le maillon indispensable entre le fonctionnement de toute entreprise publique autonome et la politique de l'autorité fédérale.

L'intervenant constate par ailleurs que, depuis plusieurs années, les chemins de fer ne disposent plus de contrats de gestion fonctionnels. Le dernier contrat de gestion a été conclu entre l'État et le groupe SNCB de l'époque en 2008. Ce contrat était valable jusqu'en 2012. Depuis l'expiration de ce contrat, les dispositions nécessaires ont toujours été prises sous la forme de "règles provisoires" complétant, par arrêté royal, le cadre existant du contrat de gestion arrivé à échéance.

La SNCB et Infrabel ne disposent donc pas de contrats de gestion propres en dehors des règles provisoires consistant en des adaptations de l'ancien contrat de gestion établi en 2008, à l'époque où la SNCB était encore unitaire, avant la dissolution de la SNCB Holding et la scission de la gestion de l'infrastructure et des opérations ferroviaires.

Le cadre du contrat de gestion caduc de 2008 n'est plus adapté, depuis longtemps déjà, à l'organisation institutionnelle du secteur ferroviaire telle qu'elle existe

DAMES EN HEREN,

Uw commissie heeft dit voorstel van resolutie besproken tijdens haar vergaderingen van 21 oktober 2020 en 23 maart 2021.

I. — INLEIDENDE UITEENZETTINGEN VAN DE INDIENERS

De heer Wouter Raskin (N-VA) wijst erop dat een beheerscontract gesloten tussen de overheid en een autonoom overheidsbedrijf de hoeksteen is voor de bedrijfsvoering.

Sinds de inwerkingtreding van de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven (hierna: de wet van 1991), leggen de beheerscontracten de elementaire afspraken en beleidsdoelstellingen vast voor elk autonoom overheidsbedrijf. Dit omvat zowel groeidoelstellingen, financiële afspraken als kwaliteitsnormen en dienstverlening.

Als dusdanig is het beheerscontract het voornaamste instrument waarlangs de federale overheid haar beleid vertaalt naar de bedrijfsvoering van de respectieve overheidsbedrijven, met respect voor de autonomie van de dagelijkse bedrijfsleiding. Zo vormt het beheerscontract een onmisbare schakel tussen het functioneren van een autonoom overheidsbedrijf en het beleid van de federale overheid.

De spreker stelt verder vast dat het spoorwezen het sinds enkele jaren zonder functionele beheerscontracten moet stellen. Het meest recente beheerscontract is het contract dat in 2008 gesloten werd tussen de staat en de toenmalige NMBS-groep. Dit beheerscontract gold tot 2012. Sinds het overschrijden van de einddatum van dit beheerscontract, werden noodzakelijke bepalingen steeds vastgelegd als "voorlopige regels" die in de vorm van een koninklijk besluit het bestaande raamwerk van het vervallen beheerscontract aanvulden.

De NMBS en Infrabel hebben dus geen eigen beheerscontracten buiten de voorlopige regels die bestaan uit bijwerkingen van het oude beheerscontract opgesteld in 2008, ten tijde van de unitaire NMBS, vóór de ontbinding van de NMBS Holding en de opsplitsing van infrastructuurbeheer en spooroperator.

Het raamwerk van het vervallen beheerscontract uit 2008 is vandaag al lang niet meer aangepast aan de institutionele inrichting van het spoorwezen zoals dit bestaat

depuis la réforme du rail de 2013. Dès 2012, les gouvernements successifs ont, à juste titre, ambitionné de conclure de nouveaux contrats de gestion. Cette ambition n'a toutefois jamais été concrétisée.

Il va de soi que l'absence de nouveaux contrats de gestion est très dysfonctionnelle. Le secteur ferroviaire n'est pas soumis à des objectifs politiques clairs à long terme, qui concilient les intérêts de la SNCB, d'Infrabel, de l'autorité fédérale et des instances administratives par le biais d'accords consistants.

L'opérateur ferroviaire et le gestionnaire de l'infrastructure sont aujourd'hui essentiellement livrés à eux-mêmes pour formuler leurs propres objectifs politiques dans une relation plus distendue avec le contexte administratif, ce qui présente le risque évident qu'ils ne concordent pas l'un avec l'autre ou que ces objectifs ne s'inscrivent pas vraiment dans la politique de mobilité du gouvernement fédéral. Dans ce cas, le ministre fédéral de la Mobilité dispose de nettement moins de leviers politiques à l'égard des deux entreprises et ne peut plus exercer sa tutelle légale que par le biais du commissaire du gouvernement et de la représentation à l'assemblée générale et au conseil d'administration.

Les conséquences négatives de cette situation se manifestent également dans la pratique. Malgré la concertation permanente entre Infrabel et la SNCB, les intérêts des deux entreprises publiques peuvent s'opposer, ce qui arrive régulièrement. Ces divergences s'affichent parfois même sur la place publique. Un désaccord notoire est le conflit relatif au calendrier des travaux d'infrastructure, qui a donné lieu à des accusations publiques réciproques dans la presse pendant la période allant de novembre 2018 à juin 2019. Cela ne peut avoir que des conséquences négatives pour le service aux utilisateurs, tant en ce qui concerne le transport de voyageurs que le fret.

M. Raskin estime que lorsque des intérêts contraires s'affrontent, l'autorité de tutelle doit pouvoir donner des directives. Elle ne peut le faire de façon structurelle que par le biais de nouveaux contrats de gestion normatifs. Étant donné que ces nouveaux contrats de gestion, qui sont d'une importance cruciale, se font déjà attendre depuis sept ans, la présente proposition de résolution exhorte le gouvernement fédéral à rédiger ces documents stratégiques essentiels en concertation avec les deux entreprises.

Eu égard au développement drastique qu'ont connu la mobilité en général et les chemins de fer en particulier depuis l'entrée en vigueur du dernier contrat de gestion (qui date de 2008), les nouveaux contrats de gestion à conclure avec la SNCB et Infrabel présenteront forcément

sinds de spoorhervorming van 2013. Opeenvolgende regeringen formuleerden sinds 2012 terecht de ambitie om nieuwe beheerscontracten af te sluiten. Deze ambitie werd echter niet vervuld.

Het spreekt voor zich dat het uitblijven van nieuwe beheerscontracten erg disfunctioneel is. Het ontbeert het spoorwezen duidelijke beleidsdoelstellingen op lange termijn, die de belangen van zowel de NMBS, als Infrabel, als de federale overheid en administratieve instanties verzoent in consistente afspraken.

De spooroperator en infrastructuurbeheerder zijn vandaag vooral op zichzelf aangewezen om hun eigen beleidsdoelstellingen te formuleren in een lossere relatie tot de bestuurlijke context, waarbij het evidente risico bestaat dat deze onderling niet in overeenstemming zijn of weinig aansluiten bij het mobiliteitsbeleid van de federale regering. Het is de federale minister van mobiliteit die in dergelijk geval aanzienlijk minder beleidshefbomen in handen ten aanzien van de beide bedrijven en bijgevolg kan deze nog slechts de wettelijke voogdij uitoefenen door middel van de regeringscommissaris en de vertegenwoordiging in algemene vergadering en raad van bestuur.

De negatieve gevolgen daarvan manifesteren zich ook in de praktijk. Ondanks het permanente overleg tussen Infrabel en de NMBS, kunnen de belangen van beide overheidsbedrijven weleens botsen. Dat gebeurt ook regelmatig, zelfs op het publieke forum. Bekend is het conflict omtrent de planning van infrastructuurwerken, dat resulteerde in wederzijdse publieke aantijgingen in de pers in de periode van november 2018 tot juli 2019. Dit kan enkel negatieve gevolgen hebben voor de dienstverlening zowel aan de gebruikers in het personen als in het goederenvervoer.

Tussen botsende belangen moet de voogdijoverheid richting kunnen geven, meent de heer Raskin. Structureel is dit enkel mogelijk aan de hand van nieuwe, normatieve beheerscontracten. Aangezien deze cruciale nieuwe beheerscontracten al zeven jaar uitblijven, wil de voorliggende resolutie de federale regering aanmoedigen om deze essentiële beleidsdocumenten met beide bedrijven nu toch op te stellen.

Omdat de mobiliteit in het algemeen en het spoorwezen in het bijzonder zich drastisch ontwikkeld hebben sinds de inwerkingtreding van het vorige beheerscontract uit 2008, kan het niet anders dan dat de nieuwe beheerscontracten er fundamenteel anders uit zullen zien dan

des différences fondamentales par rapport à celui-ci. La proposition de résolution à l'examen demande dès lors que les nouveaux contrats de gestion soient soumis à l'examen de la Chambre des représentants.

Le délai requis à cet effet est estimé à deux ans environ, ce qui correspond à la moitié de la durée moyenne d'un contrat de gestion telle que prévue par la loi de 1991. L'implication de la Chambre dans la validation des contrats de gestion est également conforme au prescrit du même article de cette loi. C'est ce qui a incité les auteurs à soumettre aujourd'hui la proposition de résolution à l'examen.

M. Tomas Roggeman (N-VA) estime important que la SNCB ainsi qu'Infrabel disposent d'un nouveau contrat de gestion. Il rappelle que lors de l'audition de Mme Sophie Dutordoir, CEO de la SNCB, la commission avait demandé de pouvoir disposer au plus vite d'un contrat de gestion avec des objectifs clairs, de sorte à pouvoir imposer certaines obligations. Sans cela, il sera impossible de mettre en œuvre les demandes de la proposition de résolution. Il souligne que celles-ci doivent être aussi inscrites dans le contrat de gestion (cf. l'accessibilité, les objectifs de durabilité, l'offre de trains ainsi que l'ouverture des guichets).

Le Parlement n'a pas autorité sur la SNCB, mais depuis deux ans, M. Roggeman constate l'existence d'un conflit entre Infrabel et la SNCB, mais aussi entre le gouvernement et ces deux entreprises. Des accords clairs sur les contrats de gestion pourraient résoudre cette situation.

L'accord de gouvernement stipule que de nouveaux contrats de gestion vont être négociés en incluant des objectifs durables et ambitieux. Le vice-premier ministre et ministre de la Mobilité avait déclaré vouloir transformer ces contrats de gestion en contrat de service public d'ici la fin de l'année 2021. M. Roggeman soutient cette démarche.

II. — DISCUSSION

A. Questions et observations des membres

Mme Mélissa Hanus (PS) s'étonne de voir sur la table une telle résolution déposée au nom du groupe N-VA – même si, en effet, un bon contrat de gestion est très important pour la SNCB. Cependant, lorsque la N-VA a eu l'occasion de trouver un compromis et d'aboutir à un contrat de gestion pour la SNCB, elle ne l'a pas fait. L'intervenante considère par conséquent que la

het vorige exemplaar. Bijgevolg vraagt deze resolutie om de nieuwe beheerscontracten ter bespreking voor te leggen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers.

De termijn die hiervoor wordt, wordt bepaald op om-trent twee jaar, aangezien dit de helft bedraagt van de gemiddelde looptijd van een beheerscontract zoals wordt bepaald in de wet van 1991. De betrokkenheid van de Kamer bij de validering van de beheerscontracten stemt overeen met de bepalingen van hetzelfde artikel van die wet. Dit heeft de indieners aangezet om vandaag dit voorstel van resolutie voor te leggen.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) vindt het belangrijk dat de NMBS en Infrabel over een nieuw beheerscontract kunnen beschikken. Hij herinnert eraan dat de commissie, tijdens de hoorzitting met mevrouw Sophie Dutordoir, CEO van de NMBS, had gevraagd zo snel mogelijk te kunnen beschikken over een beheerscontract met duidelijke doelstellingen, zodat bepaalde verplichtingen kunnen worden opgelegd. Anders zal geen uitvoering kunnen worden gegeven aan de verzoeken van het voorstel van resolutie. Hij benadrukt dat die verzoeken ook moeten worden opgenomen in het beheerscontract (cf. toegankelijkheid, duurzaamheidsdoelstellingen, treinaanbod en loketopeningstijden).

Het Parlement heeft geen rechtstreeks gezag over de NMBS, maar de heer Roggeman stelt vast dat sinds twee jaar een conflict bestaat tussen niet alleen Infrabel en de NMBS maar ook tussen de regering en die beide ondernemingen. Duidelijke afspraken over de beheerscontracten zouden deze situatie kunnen oplossen.

Het regeerakkoord bepaalt dat over nieuwe beheerscontracten zal worden onderhandeld en dat daarin duurzame en ambitieuze doelstellingen zullen worden opgenomen. De vice-eersteminister en minister van Mobiliteit had verklaard dat hij die beheerscontracten tegen eind 2021 wilde omvormen tot openbardienstovereenkomsten. De heer Roggeman steunt die demarche.

II. — BESPREKING

A. Vragen en opmerkingen van de leden

Mevrouw Mélissa Hanus (PS) zegt verwonderd te zijn om dergelijke resolutie ter bespreking voor zich te hebben die in naam van de N-VA-fractie is ingediend. Zelfs al is het inderdaad zo dat een degelijk beheerscontract heel belangrijk is voor de NMBS. Toen de N-VA de mogelijkheid had om tot een compromis en tot een beheerscontract te komen voor de NMBS hebben zij

proposition de résolution est quelque peu déplacée, d'autant que l'accord de gouvernement est beaucoup plus ambitieux que ce que propose la résolution.

M. Nicolas Parent (Ecolo-Groen) prend acte de la proposition de résolution déposée par le groupe N-VA. Les conditions entourant le contrat de gestion actuel entre le gouvernement et la SNCB et Infrabel sont suffisamment connues. Nonobstant les adaptations effectuées au cours des législatures précédentes, les bases de ce contrat de gestion ont été posées en 2006. Entre-temps, le monde a beaucoup changé. La SNCB transporte quelque 60 millions de voyageurs de plus qu'à l'époque. Les objectifs climatiques du pays et des régions ont également été revus à la hausse pendant cette période. Il en va de même pour les attentes des citoyens en matière de modes de transport alternatifs à l'utilisation de la voiture individuelle. C'est aussi l'ambition de ce gouvernement. L'intervenant rappelle que le contrat de gestion est un levier qui doit permettre au gouvernement de réaliser cette ambition. Il est clair que ces contrats de gestion doivent être revus. Son groupe en est convaincu, et cela figure également dans l'accord de ce gouvernement Vivaldi.

L'accord va en effet beaucoup plus loin que le texte de la résolution. Cela contraste avec les accords des gouvernements précédents, qui portaient plutôt d'une vision à court terme. Il existe désormais une volonté commune de fixer un horizon pour les vingt prochaines années, et ce, avec un opérateur unique pour les dix prochaines années, avec un service beaucoup plus attractif et de meilleure qualité qu'aujourd'hui, desservant les zones plus rurales et prévoyant des correspondances avec les transports publics des régions, mais aussi avec les ressources nécessaires pour mettre en pratique ce plan ambitieux. Il est crucial que les travaux visant à établir ces nouveaux contrats de gestion puissent être menés avec toutes les parties concernées. Ce travail a déjà commencé et doit être mené à bien si l'on veut réaliser l'ambition de l'accord de gouvernement. Cette ambition ne s'accommoderait pas d'un calendrier strict. Les intentions sont suffisamment claires et il faut prévoir le temps nécessaire à cet effet. L'objectif est de réussir.

Le membre souligne l'intérêt pour ces contrats de gestion. Il rappelle que l'accord de gouvernement stipule, entre-temps, une ambition à court terme de conclure de nouveaux contrats avec des objectifs durables et ambitieux, comme l'amélioration de la ponctualité, l'offre de service, le confort, l'accessibilité, l'infrastructure, la sécurité, la rentabilité et la productivité.

Depuis le contrat de 2008, de nouveaux besoins et priorités ont dû être pris en considération et qui demandent

dit echter niet gedaan. De spreekster vindt het voorstel van resolutie dan ook wat misplaatst. In het bijzonder omdat het regeerakkoord veel ambitieuzer is dan wat hier in de resolutie wordt voorop geplaatst.

De heer Nicolas Parent (Ecolo-Groen) neemt kennis van het voorstel van resolutie die door de N-VA-fractie werd ingediend. De situatie met de huidige beheerscontracten tussen de overheid en de NMBS en Infrabel is voldoende bekend. Niettegenstaande de aanpassingen die gebeurd zijn tijdens de vorige zittingsperiodes werd de basis voor dit beheerscontract gelegd in 2006. Ondertussen is de wereld veel veranderd. De NMBS vervoert zo'n 60 miljoen reizigers meer dan toen. Ook de klimaatdoelstellingen van het land en de regio's werden in die tijd in de hoogte bijgesteld. Dat geldt ook voor de verwachtingen van de burgers om te voorzien in alternatieve vervoersmodi naast het individuele auto-gebruik. Dat is ook de ambitie van deze regering. De spreker wijst erop dat het beheerscontract een hefboom is, die de regering in de mogelijkheid moet stellen om die ambitie ook waar te maken. Het is duidelijk dat die beheerscontracten moeten herzien worden. Zijn fractie is daarvan sterk overtuigd en dat is ook zo opgenomen in het regeerakkoord van deze Vivaldi-regering.

Het akkoord gaat inderdaad veel verder dan de tekst van de resolutie. In tegenstelling tot deze van vorige regeringen die vanuit een zekere kortetermijnvisie vertrokken. Er is nu een gemeenschappelijke wil om een horizon uit te zetten voor de komende twintig jaar. Dit met een unieke operator voor de komende tien jaar, met een dienstverlening die veel aantrekkelijker en kwaliteitsvoller is dan vandaag, een bediening van de meer landelijke zones en aansluiting bij de openbare vervoersmodi van de regio's. Maar ook met de nodige middelen om dit ambitieuze plan te concretiseren. Het is cruciaal dat het werk om tot die nieuwe beheerscontracten te komen kan gebeuren met alle partijen die betrokken zijn. Dat is ondertussen opgestart en moet tot een goed einde gebracht worden om de ambitie van het regeerakkoord te realiseren. Dit voornemen heeft geen baat bij een strak opgelegd kalender. De intenties zijn voldoende duidelijk en daarvoor moet de nodige tijd uitgetrokken worden. Het doel is om te slagen.

Het lid beklemtoont de belangstelling voor die beheerscontracten. Hij herinnert eraan dat het regeerakkoord ondertussen een ambitie op korte termijn vastlegt. Die bestaat erin nieuwe contracten met duurzame en ambitieuze doelstellingen te sluiten inzake verbetering van de stiptheid, dienstaanbod, comfort, toegankelijkheid, infrastructuur, veiligheid, rendabiliteit en productiviteit.

Sinds het beheerscontract van 2008 heeft men met nieuwe behoeften en prioriteiten rekening moeten houden

à être inclus dans ces nouveaux contrats de gestion. La présente commission agit dans ce sens en travaillant sur des textes qui reprennent les attentes du parlement concernant des sujets comme l'accessibilité.

La pluralité des approches et des points de vue rappelle l'importance de l'exercice démocratique qui ne peut être enfermé dans un calendrier strict imposant des délais inconsidérés. M. Parent préconise d'octroyer un temps raisonnable même s'il souligne la nécessité d'agir au plus vite. Il rappelle que le cabinet du vice-premier ministre et ministre de la Mobilité travaille dans ce sens afin d'obtenir un contrat de gestion performant de service public de qualité à la hauteur des enjeux du rail.

Concernant les assurances à avoir par rapport au calendrier des travaux, M. Parent rappelle que le ministre a affirmé, lors de différentes réunions, sa volonté d'inclure de nouveaux objectifs qui n'étaient pas présents dans le contrat de gestion de 2008. Après l'élaboration d'un horizon clair, l'intervenant estime utile de questionner le ministre sur les différentes étapes et le chemin parcouru avant la conclusion de ces accords. L'engagement du gouvernement est très clair, à savoir traduire ses ambitions en objectifs dans ces contrats à court terme.

Néanmoins, l'orateur estime que des objectifs précis priment sur un calendrier strict et préfère donner le temps afin de pouvoir conclure de bons accords.

M. Frank Troosters (VB) souligne l'importance des contrats de gestion et déclare que leur contenu mérite un débat distinct. Comme expliqué dans la résolution, les partis des gouvernements des législatures précédentes ont omis de développer une vision sérieuse de la mobilité et des chemins de fer et d'élaborer des contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel. Personne n'a besoin d'être convaincu de l'importance et de la nécessité de ces contrats de gestion. Même la CEO de la SNCB, Mme Sophie Dutordoir, demande un nouveau contrat de gestion avec une mission, une vision et un objectif publics clairs assortis d'accords financiers. Vu l'importance de ce nouveau contrat de gestion, il est évident, selon l'intervenant, que les projets qui sont sur la table doivent être discutés au sein de cette commission avant la ratification définitive de ces contrats avec la SNCB et Infrabel. Son groupe soutient dès lors la résolution à l'examen.

die in die nieuwe beheerscontracten moeten worden opgenomen. Deze commissie handelt in die zin. Ze werkt immers op teksten waarin de verwachtingen van het Parlement rond thema's zoals toegankelijkheid vervat zijn.

De veelheid aan benaderingen en standpunten wijst eens te meer op het belang van het democratisch debat, waarvoor geen strikt tijdsplan met ondoordachte deadlines kan gelden. De heer Parent verkiest hiervoor een redelijke termijn uit te trekken, maar attendeert er toch op dat snel moet worden gehandeld. Hij wijst erop dat het kabinet van de vice-eersteminister en minister van Mobiliteit in die zin werkt om te komen tot een performant beheerscontract inzake een kwaliteitsvolle openbare dienstverlening die strookt met de uitdagingen van het spoorvervoer.

Wat de zekerheid met betrekking tot het tijdsplan van de werkzaamheden betreft, verwijst de heer Parent naar wat de minister tijdens verscheidene vergaderingen heeft bevestigd, namelijk dat hij nieuwe doelstellingen wil opnemen die nog niet in het beheerscontract van 2008 stonden. De spreker acht het nuttig dat, nadat er een duidelijk eindperspectief is vastgelegd, de minister over de verscheidene stappen en over de afgelegde weg wordt bevraagd voordat die contracten worden gesloten. Het engagement van de regering is zeer duidelijk, namelijk op korte termijn haar ambities omzetten naar doelstellingen in die contracten.

De spreker is desondanks van mening dat duidelijk omschreven doelstellingen de bovenhand hebben op een strikt tijdsplan en geeft er de voorkeur aan genoeg tijd te gunnen om goede contracten te kunnen sluiten.

De heer Frank Troosters (VB) wijst op het belang van de beheerscontracten en stelt dat de inhoud ervan een apart debat waard is. Zoals in de resolutie wordt uiteengezet hebben de partijen die deel hebben uitgemaakt van de regeringen in de voorbije legislatures nagelaten om een gedegen visie op mobiliteit en het spoorgebeuren uit te werken en beheerscontracten met de NMBS en Infrabel uit te werken. Niemand hoeft nog overtuigd te worden van het belang en de noodzaak van deze beheerscontracten. Niet in het minst de ceo van de NMBS, mevrouw Sophie Dutordoir, vraagt naar een nieuw beheerscontract met een duidelijke publieke opdracht, visie en doelstelling versus financiële afspraken. Gezien het belang van dergelijk nieuw beheerscontract ligt het volgens spreker voor de hand dat voorafgaandelijk aan de definitieve bekrachtiging van deze contracten met de NMBS en Infrabel, de op tafel liggende ontwerpen ook worden besproken in deze commissie. Zijn fractie steunt dan ook de voorliggende resolutie.

Le membre rappelle que le gouvernement précédent n'a pas établi une vision correcte concernant la mobilité et ils n'ont pas proposé un projet de contrat de gestion. Néanmoins, le ministre de la Mobilité a commencé à élaborer des plans.

Le travail parlementaire a mis en lumière certains besoins et défis qui doivent être pris en compte dans les contrats de gestion.

L'orateur affirme soutenir la proposition et présente aussi un amendement. Il souligne que les contrats de gestion conclus avec la SNCB et Infrabel doivent être présentés dans les meilleurs délais. Le membre dépose un *amendement n° 3* (DOC 55 1566/003) qui ne vise pas à ralentir le processus, mais garantit une discussion approfondie sur le sujet en commission. Il demande aussi de prévoir un temps supplémentaire, car ce sujet nécessite une analyse détaillée. Il importe d'avoir un débat, vu la très haute importance de ces contrats de gestion.

M. Joris Vandenbroucke (sp.a) est d'accord avec M. Raskin sur le fait qu'il est très important de conclure de nouveaux contrats de gestion avec la SNCB et Infrabel. Il est toutefois très regrettable que cela n'ait pas été réalisé au cours de la précédente législature. L'accord de gouvernement indique très clairement que le nouveau gouvernement souhaite conclure à court terme des contrats de gestion assortis de sanctions. Ces sanctions seront liées à des objectifs très clairs en termes de confort, de ponctualité, d'offre, de sécurité, etc. L'accord de gouvernement propose une vision très claire pour les chemins de fer. Il s'agit d'une vision qui entend utiliser les chemins de fer comme levier pour une mobilité plus durable et une plus grande accessibilité.

L'intervenant juge positif que l'opposition souhaite apporter une contribution constructive dans ce domaine, mais il regrette que celle-ci se limite à l'imposition d'un délai arbitraire. M. Vandenbroucke part du principe que le gouvernement tiendra sa promesse concernant le bref délai dans lequel il souhaite conclure ces nouveaux contrats de gestion. Toutefois, il aurait préféré entendre l'opposition exposer sa vision des chemins de fer et ce qu'elle souhaite réaliser avec ces nouveaux contrats de gestion. Toutefois la résolution est muette à ce sujet. Il ne voit donc pas de valeur ajoutée dans cette résolution pour l'établissement de contrats de gestion de qualité et contraignants avec la SNCB et Infrabel.

M. Josy Arens (cdH) soutient la proposition de résolution à l'examen, moins parce que son groupe fait partie de

Het lid brengt in herinnering dat de vorige regering geen correcte visie op mobiliteit heeft uitgewerkt en geen ontwerp van beheerscontract heeft voorgesteld. Desondanks is de minister van Mobiliteit met het uitwerken van plannen gestart.

De parlementaire werkzaamheden hebben bepaalde behoeften en uitdagingen aan het licht gebracht waarmee in de beheerscontracten rekening moet worden gehouden.

De spreker geeft aan dat hij het voorstel steunt en dient tevens een amendement in. Hij benadrukt dat de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel zo snel mogelijk moeten worden voorgesteld. Het lid dient *amendement nr. 3* (DOC 55 1566/003) in, dat er niet op gericht is het proces te vertragen maar er wel voor te zorgen dat in de commissie over dat onderwerp een discussie ten gronde kan worden gevoerd. Aangezien dit onderwerp een gedetailleerde analyse vergt, vraagt hij tevens dat extra tijd wordt uitgetrokken. Het is belangrijk dat daarover een debat wordt gevoerd, gezien het uitermate grote belang van die beheerscontracten.

De heer Joris Vandenbroucke (sp.a) treedt de heer Raskin bij wanneer deze stelt dat het heel belangrijk is om nieuwe beheerscontracten te sluiten met de NMBS en Infrabel. Het is echter heel jammer dat men daar in de vorige regeerperiode niet in geslaagd is. In het regeerakkoord staat zeer duidelijk dat de nieuwe regering op korte termijn sanctioneerbare beheerscontracten wil sluiten. Die sancties zullen gekoppeld worden aan heel duidelijke doelstellingen inzake comfort, punctualiteit, aanbod, veiligheid, enzovoort. Het regeerakkoord stelt dan ook een heel duidelijke visie voor met betrekking tot het spoor. Dat is een visie die het spoor wil gebruiken als hefboom naar duurzamere mobiliteit en meer bereikbaarheid.

De spreker vindt het positief dat de oppositie hier een constructieve bijdrage wenst aan te leveren, maar hij betreurt het dat deze zich beperkt tot een het opleggen van een willekeurige deadline. De heer Vandenbroucke gaat ervan uit dat de regering haar belofte gestand zal doen met betrekking tot de korte termijn waarin zij die nieuwe beheerscontracten wil sluiten. Hij had echter liever vernomen van de oppositie wat hun visie is met betrekking tot het spoor en wat zij wensen te bereiken met die nieuwe beheerscontracten. Op dat vlak is er echter niets terug te vinden in deze resolutie. Hij ziet in deze resolutie dan ook geen bijkomende waarde voor het tot stand brengen van goede en afdwingbare beheerscontracten met de NMBS en Infrabel.

De heer Josy Arens (cdH) steunt het voorliggende voorstel van resolutie, niet zozeer omdat zijn fractie tot de

l'opposition que parce qu'il estime le transport ferroviaire particulièrement important. En outre, l'intervenant fait observer que pour les personnes qui vivent dans des régions plus isolées, loin de Bruxelles, la SNCB fait toutes sortes de promesses depuis des années, mais que rien ne bouge sur le terrain. S'il prenait le train aujourd'hui pour se rendre d'Arlon à Bruxelles, le député mettrait plus de temps que lorsqu'il était jeune parlementaire. C'est vraiment déplorable.

C'est dire si l'intervenant attend beaucoup du nouveau ministre, M. Gilkinet: ce dernier a beaucoup de pain sur la planche et aucun parti ne peut lui refuser les crédits nécessaires pour réaliser les investissements indispensables au développement des chemins de fer dans notre pays. Il est également très satisfait de la période où Mme Isabelle Durant était encore en charge de ce département, car à l'époque, elle était, elle aussi, attentive à l'accessibilité des zones périphériques, comme la province de Luxembourg et consciente de la nécessité de disposer d'un système ferroviaire performant et de desservir ces régions par des liaisons rapides.

M. Arens commente également les *amendements* n^{os} 1 et 2 qu'il a présentés (DOC 55 1566/002).

La proposition de résolution prévoit décembre 2021. L'amendement n^o 1 tend à écourter le délai à juin 2021. Celui-ci doit accorder au gouvernement et à la SNCB assez de temps pour élaborer de nouveaux accords de gestion. Il lui paraît également évident que ces contrats doivent être soumis à la Chambre pour examen.

Un deuxième amendement tend à prévoir qu'un plan pluriannuel d'investissement sera préparé simultanément avec ces contrats de gestion, et également pour la fin juin 2021.

Mme Vindevoghel (PVDA-PTB) estime qu'il est tout à fait normal qu'un contrat de gestion soit conclu entre le gouvernement fédéral et toutes les entreprises publiques. Aucun contrat n'ayant été conclu sous le précédent gouvernement, il est donc grand temps de s'y mettre. En effet, la population a droit à des solutions d'avenir. Quant aux conflits entre la SNCB et Infrabel, son groupe est favorable à ce que les deux entreprises soient à nouveau réunies en une seule entité, ce qui réduirait considérablement les problèmes. Ces nouveaux contrats de gestion façonneront l'avenir pour les deux décennies à venir. Les investissements que l'on réalise et les rames que l'on commande aujourd'hui détermineront les mesures environnementales et sociales des vingt prochaines années. Aussi faut-il des accords très clairs entre le gouvernement et les entreprises publiques, mais certainement aussi avec les partenaires sociaux.

oppositie behoort, maar omdat zij het vervoer per spoor bijzonder belangrijk vinden. Bovendien wijst de spreker erop dat voor mensen die in meer afgelegen gebieden wonen, ver van Brussel, de NMBS reeds jaren allerlei beloftes doet, maar men niets ziet gebeuren op het terrein. Als hij vandaag de trein neemt om van Aarlen naar Brussel te komen, duurt het langer dan toen hij nog een jong parlamentslid was. Dit is echt betreurenswaardig.

De spreker verwacht dan ook heel veel van de nieuwe minister, de heer Gilkinet, want hij heeft heel wat op de plank, en geen enkele partij kan hem de nodige kredieten weigeren om de investeringen te doen in de ontwikkeling van het spoor in ons land. Hij toont zich ook heel tevreden over de periode toen mevrouw Isabelle Durant nog bevoegd was voor dit departement, want ook zij had destijds oog voor de bereikbaarheid van de perifere gebieden, zoals in de provincie Luxemburg. Evenals de nood die bestaat aan een performante spooruitbating en het inzetten op snelle verbindingen met die gebieden.

De heer Arens licht ook de *amendementen* nrs. 1 en 2 toe die hij heeft ingediend (DOC 55 1566/002).

In het voorstel van resolutie is sprake van december 2021. Amendement nr. 1 strekt ertoe de termijn waarover het gaat te verkorten tot juni 2021. Dit moet de regering en de NMBS voldoende tijd geven om nieuwe beheerscontracten te concretiseren. Het lijkt de spreker ook evident dat deze ter bespreking aan de kamer worden voorgelegd.

Een tweede amendement strekt ertoe dat in een meerjarig-investeringsplan gelijktijdig met deze beheerscontracten wordt voorzien, eveneens tegen eind juni 2021.

Mevrouw Vindevoghel (PVDA-PTB) vindt het niet meer dan normaal dat er een beheerscontract wordt gesloten tussen de federale overheid en alle overheidsbedrijven. Nochtans werden onder de vorige regering geen contracten gesloten, het is dus hoog tijd dat die er komen. De bevolking heeft immers recht op toekomstgerichte oplossingen. Wat de conflicten tussen de NMBS en Infrabel betreft, is haar fractie voorstander om die twee bedrijven opnieuw samen te voegen. Dit zou veel minder problemen opleveren. Die nieuwe beheerscontracten zullen de toekomst bepalen voor de komende twee decennia. De investeringen die vandaag gebeuren en de treinstellen die we vandaag bestellen zullen de ecologische en sociale maatregelen bepalen voor de komende twintig jaar. Dit vraagt dus om zeer duidelijke afspraken tussen de overheid en de overheidsbedrijven, maar zeker ook met de sociale partners. Het spoor heeft een

Mme Vindevoghel estime que les chemins de fer ont un grand avenir devant eux puisqu'ils peuvent devenir l'épine dorsale de la mobilité de demain, à condition que l'État en conserve le contrôle et n'ouvre pas la porte à la privatisation. Un contrat de gestion solide et tourné vers l'avenir est nécessaire pour des chemins de fer performants. Il faut donc que le Parlement se penche sur la question, car ce n'est pas seulement le délai de conclusion des contrats qui compte. L'intervenante soutiendra donc les amendements de M. Arens (DOC 55 1566/002).

Mme Maria Vindevoghel estime que le contrat de gestion reste un instrument important et soutient l'idée de fixer une date, mais reste sceptique quant aux interventions des auteurs de la proposition de résolution.

De nombreuses questions subsistent notamment sur les projets pilotes qui figurent dans l'accord de gouvernement. Qu'en est-il de la privatisation du rail? Faudra-t-il vendre certaines gares de la SNCB? Qu'en est-il de l'emploi? *Quid* de l'expertise externe intégrée à la SNCB?

La membre déplore le mépris à l'encontre de l'expertise des employés de la SNCB. Elle estime inutile d'intégrer des managers venant du secteur privé.

Le chemin de fer reste l'avenir de la mobilité et l'intervenante affirme soutenir la proposition de résolution. Cependant, elle rappelle que le ministre de la Mobilité accorde une place particulière à la démocratie, mais cette proposition de résolution ne fait pas référence aux syndicats et aux associations de voyageurs qui doivent être entendus.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) indique qu'elle siège dans la commission de la Mobilité depuis un an maintenant, et qu'il lui est apparu très clairement qu'il était indispensable de conclure un bon contrat de gestion avec la SNCB. Elle se réjouit que tous les partis soutiennent cette idée. L'accord de gouvernement a également montré toute l'importance de cette question puisqu'il indique on ne peut plus clairement que l'actuel gouvernement entend œuvrer à l'élaboration d'un contrat de gestion, marqué – contrairement aux gouvernements précédents – par une vision de l'entreprise ferroviaire pour les dix à vingt prochaines années. S'agissant d'entreprises telles que la SNCB et Infrabel, il est en effet indispensable de ne pas penser à court, mais à long terme. La membre est convaincue que le ministre Gilkinet le fera de la manière la plus transparente possible et qu'il engagera un dialogue avec toutes les parties prenantes qui ont une voix importante à faire entendre en la matière. L'intention de

grote toekomst voor zich, meent mevrouw Vindevoghel. Het kan de ruggengraat worden voor de mobiliteit van morgen, maar daarom moet de staat dit ook in handen houden en moet de deur voor privatisering worden dicht gehouden. Een sterk en toekomstgericht beheerscontract is noodzakelijk voor een goed presterend spoor. Dit moet dan ook in dit parlement worden besproken, niet enkel de termijn waarbinnen deze worden gesloten, is belangrijk. De spreekster zal de amendementen van de heer Arens (DOC 55 1566/002) dan ook steunen.

Mevrouw Vindevoghel is van mening dat het beheerscontract een belangrijk instrument blijft en staat achter het idee een datum vast te leggen. Ze blijft evenwel sceptisch ten aanzien van de uiteenzettingen van de indieners van het voorstel van resolutie.

Zo blijven nog veel vragen onbeantwoord in verband met de proefprojecten die in het regeerakkoord worden vermeld. Hoe staat het met de privatisering van het spoor? Zullen bepaalde NMBS-stations moeten worden verkocht? Hoe zit het met de werkgelegenheid? Wat met de externe knowhow die in de interne NMBS-werking is ingebed?

Het lid betreurt dat minachtend wordt gedaan over de knowhow van de NMBS-werknemers. Volgens haar is het niet nodig managers uit de privésector binnen te halen.

Het spoor blijft de toekomst van de mobiliteit. De spreekster zegt nogmaals haar steun aan het voorstel van resolutie toe. Niettemin herinnert zij eraan dat de minister van Mobiliteit veel belang hecht aan de democratie, maar dat dit voorstel van resolutie nergens verwijst naar de vakbonden en de reizigersverenigingen, die ter zake moeten worden gehoord.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) geeft aan nu een jaar in de commissie Mobiliteit te zetelen waarbij heel duidelijk is geworden hoe belangrijk een goed beheerscontract met de NMBS wel is. Het verheugt haar dat alle partijen dit ook ondersteunen. Dat het belangrijk is, is ook duidelijk geworden in het regeerakkoord. Die vermeldt heel duidelijk dat deze regering er werk wil van maken om een beheerscontract op te maken, waarbij men rekening houdt – anders dan onder andere regeringen – met een visie op het spoorwegaandrijf voor de komende tien tot twintig jaar. Het is immers heel belangrijk om niet op korte termijn te denken maar wel op lange termijn als het gaat over dergelijke bedrijven als NMBS en Infrabel. Zij vertrouwt er op dat minister Gilkinet dit op een zo transparant mogelijke wijze zal doen en in dialoog zal gaan met alle mogelijke stakeholders die in deze een belangrijke stem hebben. De intentie van de resolutie zit dus wel goed, zij denkt dat iedereen dit wel beoogt.

la résolution est donc positive et tout le monde semble s'y rallier. Pour l'intervenante, il est néanmoins étrange de devoir approuver cet objectif dans une résolution, alors que cette ambition figure déjà dans l'accord de gouvernement.

Mme Marianne Verhaert (Open Vld) reconnaît également l'importance du contrat de gestion. Elle attend aussi avec impatience l'exposé d'orientation politique du ministre sur ce point. L'intervenante souligne cependant qu'il ne peut être question de poursuivre le contrat de gestion actuel. L'ambition de l'accord de gouvernement, qui est en effet très élevée, doit également se traduire dans les contrats de gestion. L'intervenante ne comprend dès lors pas l'utilité de s'enfermer dans un calendrier. Il importe beaucoup plus que la qualité de ce travail soit très élevée sur le plan du contenu et que nous soyons prêts à faire face à l'avenir.

M. Jef Van den Bergh (CD&V) trouve très curieux de travailler par le biais d'une résolution dans ce contexte. L'accord de gouvernement prévoit des accords clairs dont les auteurs ont également pu prendre connaissance. Ces accords seront ensuite finalisés dans une note de politique générale du ministre et seront discutés au cours des mois de novembre et de décembre. L'intervenant estime qu'il s'indique plutôt de discuter du calendrier à ce moment-là. Il considère qu'il est prématuré de fixer maintenant un calendrier par le biais d'une résolution, alors qu'il s'agit plutôt d'un instrument visant à proposer des objectifs à propos du contenu au gouvernement. Le ministre n'a encore jamais été entendu sur la question. Il serait opportun d'attendre que les notes de politique générale aient été examinées avant de poursuivre la discussion concernant la proposition de résolution à l'examen.

M. Van den Bergh considère que l'accord de gouvernement ne prévoit pas seulement la conclusion d'un contrat de gestion. Il est également question d'une vision à long terme au sujet des transports en commun, et ce, en concertation avec les sociétés régionales de transport en commun, à l'horizon 2040 pour l'ensemble du pays. Ce point revêt une importance non négligeable. Il est souvent renvoyé actuellement à des objectifs à long terme, tandis que la durée d'un tel contrat de gestion n'est en principe que de trois à cinq ans. Le plan qui est ainsi avancé par l'accord de gouvernement est dès lors au moins aussi important que la conclusion d'un nouveau contrat de gestion. M. Van den Bergh considère qu'il est judicieux d'accorder au ministre le temps de finaliser sa note de politique générale de manière à pouvoir continuer à discuter du calendrier lors de l'examen de cette note de politique générale.

Het is volgens de spreekster wel vreemd om dit in een resolutie te moeten goedkeuren, terwijl die ambitie reeds in het regeerakkoord is opgenomen.

Mevrouw Marianne Verhaert (Open Vld) onderschrijft eveneens het belang van het beheerscontract. Ze kijkt ook uit naar de beleidsverklaring van de minister op dit punt. Evenwel wijst de spreekster erop dat het geen voortzetting van het huidige beheerscontract mag betekenen. Het regeerakkoord is immers heel ambitieus en dit moet ook vertaald worden in de beheerscontracten. Zij ziet dan ook het nut niet in om zich vast te pinnen op een datum. Het is veel belangrijker dat dit werk inhoudelijk heel sterk is, en dat we klaar zijn voor de toekomst.

De heer Jef Van den Bergh (CD&V) geeft aan het werken met een resolutie in deze context een wat vreemde manier te vinden. Het regeerakkoord voorziet in duidelijke afspraken, waar ook de indieners van kennis hebben kunnen nemen. Die zullen verder uitgewerkt worden in een beleidsnota van de minister die in de loop van de maanden november en december zullen besproken worden. Het lijkt hem eerder aangewezen om op dat moment over timing te discussiëren. De spreker vindt het voorbarig om nu via resolutie een timing vast te leggen, terwijl dit eerder een instrument is om inhoudelijk doelstellingen voor te stellen aan de regering. De minister is over deze nog niet eens gehoord, het zou goed zijn om te wachten tot de bespreking van de beleidsnota's om daarna de bespreking van dit voorstel van resolutie verder te zetten.

Het regeerakkoord voorziet niet enkel in het sluiten van een beheerscontract, meent de heer Van den Bergh. Er is ook sprake van een langetermijnvisie op openbaar vervoer. Dit in overleg met de gewestelijke openbare vervoersmaatschappijen, met horizon 2040 voor het hele land. Dit is niet onbelangrijk. Er is vandaag vaak verwezen naar langetermijndoelstellingen, terwijl zo'n beheerscontract in principe slechts een duurtijd heeft van drie tot vijf jaar. Het plan dat dus door het regeerakkoord naar voor wordt geschoven is dus minstens even belangrijk als het sluiten van een nieuw beheerscontract. De heer Van den Bergh meent dat het goed is om de minister even de tijd te gunnen zijn beleidsnota uit te werken zodat er over timing verder kan gediscussieerd worden bij de bespreking van die beleidsnota.

M. Jean-Marc Delizée (PS), affirme que l'accord de gouvernement a beaucoup d'ambition pour le rail et va augmenter les moyens octroyés au réseau ferroviaire. Il y a une vision de travail sur le long terme avec la volonté de réaliser un travail approfondi.

Par ailleurs, l'orateur est confiant que le ministre de la Mobilité soumettra un projet de contrat de gestion d'ici la fin de l'année 2021. Il estime que cette proposition de résolution vise à forcer la mise en œuvre.

B. Réponses des auteurs

M. Wouter Raskin (N-VA) réfute la critique formulée par Mme Hanus, qui a indiqué que le gouvernement précédent, dans lequel le parti de l'intervenant était également représenté, n'aurait pas saisi la balle au bond. Son groupe a interpellé à maintes reprises le ministre de l'époque au sujet de l'absence de ces contrats de gestion. Il ne peut dès lors certainement pas lui être reproché de ne rien avoir entrepris. L'intervenant indique en outre que rien n'empêche les autres groupes d'ajouter des éléments au contenu de la proposition de résolution à l'examen. Ceux-ci peuvent s'inscrire dans les objectifs de l'accord de gouvernement. Le but est de lancer le processus et d'entendre d'autres partenaires et d'autres acteurs susceptibles d'apporter une contribution à ces contrats de gestion.

M. Raskin signale également qu'aucun groupe ne désapprouve la proposition de résolution à l'examen sur le plan du contenu. Simplement, nul ne veut s'enfermer dans un calendrier. L'intervenant estime toutefois que le délai préconisé est très réaliste et n'appelle dès lors pas à travailler dans la précipitation. L'intervenant estime que l'accord de gouvernement est également très vague à cet égard. Il n'y est en effet question que de contrats de gestion à court terme. Compte tenu de l'expérience de la législature précédente, il est toutefois permis d'exercer de vives pressions en ce qui concerne le délai.

La proposition de résolution à l'examen ne préjuge en outre en rien de la vision sur le fond de son parti au sujet de la SNCB. Le but est de lancer le processus et de faire connaître la vision de chacun au sujet des chemins de fer.

M. Tomas Roggeman (N-VA) rappelle que sous la précédente législature, son groupe avait demandé à plusieurs reprises de revoir le contrat de gestion de la SNCB.

Le dossier des contrats de gestion a une longue genèse et il rappelle que les échéances données par le précédent ministre de la Mobilité ne cessaient d'être

De heer Jean-Marc Delizée (PS) bevestigt dat het regeerakkoord erg ambitieus is wat het spoor betreft, en in meer middelen voor het spoornet voorziet. Er is een werkvisie op lange termijn, met de wil grondig te werk te gaan.

Voorts heeft de spreker er vertrouwen in dat de minister van Mobiliteit tegen eind 2021 een ontwerp van beheerscontract zal voorleggen. Volgens hem beoogt dit voorstel van resolutie de tenuitvoerlegging ervan te forceren.

B. Antwoorden van de indieners

De heer Wouter Raskin (N-VA) weerlegt de kritiek van mevrouw Hanus, die heeft aangegeven dat de vorige regering, waarin ook de partij van de heer Raskin vertegenwoordigd was, de boot zou gemist hebben. Zijn fractie heeft herhaaldelijk de toenmalige minister aangesproken over het uitblijven van die beheerscontracten. Men kan hen dus zeker niet verwijten niets te hebben ondernomen. De spreker stelt verder dat niets de andere fracties weerhoudt om inhoudelijke elementen toe te voegen aan de voorliggende resolutie. Dat kan in lijn zijn met de doelstellingen van het regeerakkoord. Het is de bedoeling om het proces op te starten en andere partners en actoren te horen die een inbreng kunnen doen voor deze beheerscontracten.

De heer Raskin geeft ook aan dat geen enkele fractie het inhoudelijk oneens is met deze resolutie. Enkel wil men zich niet vastpinnen op een termijn. De vooropgestelde termijn is volgens de spreker echter heel realistisch, en vergt dus geen haastwerk. Op dat vlak is het regeerakkoord ook heel vaag, meent de spreker. Er is daarin immers enkel sprake van beheerscontracten op korte termijn. Gezien de ervaring uit de vorige regeerperiode, mag er wel wat druk worden opgelegd wat betreft de termijn.

De resolutie is bovendien geen voorafname op de inhoudelijk visie van zijn partij op de NMBS. De doelstelling is om het proces op te starten en om eenieders visie op het spoorwezen te kennen te geven.

De heer Tomas Roggeman (N-VA) wijst erop dat zijn fractie tijdens de vorige zittingsperiode meermaals had verzocht om het beheerscontract van de NMBS te herzien.

Het dossier van de beheerscontracten heeft een lange geschiedenis en de spreker wijst erop dat de door de vorige minister van Mobiliteit aangegeven termijnen

reportées et que son mandat s'est clôturé sans résultats. L'objectif de la présente proposition de résolution est d'éviter cela à l'actuel vice-premier ministre et ministre de la Mobilité.

L'orateur soutient l'ambition du ministre qui a pour objectif de conclure un accord sur le contrat de gestion avant le printemps 2022. Imposer une date buttoir permet d'avoir une certaine garantie.

C. Répliques

M. Frank Troosters (VB) se rallie aux réponses de M. Raskin et revient sur le calendrier qui est prévu dans la proposition de résolution à l'examen. Fin 2021 n'est certainement pas un délai irréaliste. L'intervenant réfute la critique selon laquelle cela n'apporte rien en ce qui concerne le contenu. C'est précisément sur cette base qu'une discussion doit être menée. Son groupe exposera également clairement sa vision au cours de ce processus. Cela ne saurait justifier que la proposition de résolution à l'examen soit rejetée. M. Troosters signale également que la discussion des notes de politique générale et l'élaboration des contrats de gestion concernent toutefois un autre point. Le but est précisément d'associer le parlement à cette élaboration. Il espère que le contenu de la note de politique générale ne se limitera pas à une première indication de la manière dont le ministre entend procéder par la suite.

Mme Kim Buyst (Ecolo-Groen) souscrit à la nécessité de maintenir la pression afin de parvenir à la conclusion de contrats de gestion. Toutefois, le gouvernement doit également avoir la possibilité d'initier ce processus, comme le prévoit l'accord de gouvernement. La note de politique générale du ministre comporte peut-être déjà une première indication de la direction que le gouvernement souhaite prendre à cet égard. L'intervenante estime qu'imposer, via une proposition de résolution, cette direction au gouvernement, qui n'a pas encore commencé ses travaux dans ce domaine, constitue une méthode de travail étrange. Mme Buyst estime qu'il y aura suffisamment de temps pour discuter de ce délai dans le cadre de l'examen de la note de politique générale.

M. Vandenbroucke (sp.a) indique que M. Raskin souhaite désormais donner une interprétation différente à la proposition de résolution à l'examen, alors qu'elle ne vise qu'à imposer une date buttoir. La pression se fait en tout cas sentir dès lors que tant l'élaboration des contrats de gestion que la préparation de la libéralisation n'en sont encore nulle part et dès lors qu'aucun choix fondamental n'a été opéré sous la législature précédente. Selon l'intervenant, la réponse doit être recherchée dans l'accord de gouvernement, qui fixe

telkens werden opgeschoven en dat er aan het einde van diens mandaat geen resultaten konden worden voorgelegd. De bedoeling van dit voorstel van resolutie is dat dit de huidige vice-eersteminister en minister van Mobiliteit niet overkomt.

De spreker onderschrijft de ambitie van de minister om vóór het voorjaar van 2022 een akkoord te bereiken over het beheerscontract. Een uiterste datum geeft een bepaalde waarborg.

C. Replieken

De heer Frank Troosters (VB) sluit zich aan bij de antwoorden van de heer Raskin en komt terug op de in het voorstel van resolutie vermelde timing. Eind 2021 is zeker niet onhaalbaar. De kritiek dat hierdoor niets inhoudelijk wordt bijgebracht, weerlegt de spreker. Het is juist op basis hiervan dat een discussie moet worden gevoerd. In de loop van dit proces zal zijn fractie ook haar visie duidelijk maken met betrekking tot het spoor. Dit zou geen reden mogen zijn om deze resolutie niet goed te keuren. De heer Troosters wijst er ook op dat de bespreking van beleidsnota's en het opmaken van beheerscontracten toch wel een andere zaak betreft. Het is juist de bedoeling dat het parlement bij die opmaak betrokken wordt. Hij hoopt dat de beleidsnota meer zal inhouden dan louter een eerste indicatie hoe de minister dit verder wil aanpakken.

Mevrouw Kim Buyst (Ecolo-Groen) verklaart zich akkoord dat er druk op de ketel moet blijven om tot beheerscontracten te komen. De regering moet evenwel ook de kans krijgen om van start te gaan met die proces zoals aangegeven in het regeerakkoord. De beleidsnota van de minister bevat mogelijks reeds een eerste indicatie welke richting men daarmee uit wil. De spreker vindt het een vreemde manier van werken om dit via een resolutie aan de regering op te leggen die haar werk op dit vlak nog moet starten. Bij de bespreking van de beleidsnota zal er voldoende tijd zijn om over die termijn te discussiëren, meent mevrouw Buyst.

De heer Vandenbroucke (sp.a) stelt dat de heer Raskin nu een andere invulling wil geven aan voorliggende resolutie, terwijl dit niet meer is dan het opleggen van een deadline. De druk op de ketel is er hoe dan ook omdat men immers nog nergens staat met de opmaak van de beheerscontracten, noch in de voorbereiding van de liberalisering, en omdat men in de vorige regeerperiode geen fundamentele keuzes heeft gemaakt. Het antwoord moet volgens de spreker gezocht worden in het regeerakkoord met ambitieuze doelstellingen en een duidelijk

des objectifs ambitieux et définit une vision claire en matière de transport ferroviaire. Leur réalisation étant évidemment impossible sans contrat de gestion, l'accord de gouvernement prévoit la conclusion de ce contrat à court terme. L'intervenant ne voit dès lors pas quelle serait la valeur ajoutée apportée par l'adoption de la proposition de résolution à l'examen, qui ne vise qu'à imposer une date butoir.

D. Réponses complémentaires

M. Wouter Raskin (N-VA) indique que si plusieurs membres partent du principe que la note de politique générale apportera plus de clarté, il n'existe toutefois absolument aucune garantie à cet égard. Le ministre de la Mobilité n'a pas non plus fourni plus d'informations lors du débat d'investiture. L'opposition doit aussi clairement jouer son rôle à cet égard, ce qui a donné lieu à la rédaction d'une proposition de résolution constructive. La majorité est libre de saisir ou non cette main tendue.

III. — VOTES

Considérants A à D

Ces considérants ne donnent lieu à aucune observation.

Les considérants A à D sont successivement rejetés par 11 voix contre 5.

Demande 1

L'amendement n° 1 (DOC 55 1566/002) déposé par *M. Josy Arens* vise à remplacer la date du 17 décembre 2021 par celle du 30 juin 2021.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 3 et 3 abstentions.

La demande est rejetée par 11 voix contre 6.

Demande 2 (*nouveau*)

L'amendement n° 2 (DOC 55 1566/002) déposé par *M. Josy Arens* vise à insérer une nouvelle demande, rédigée comme suit:

"2. que le plan pluriannuel d'investissement soit préparé simultanément avec les contrats de gestion de la SNCB et d'Infrabel et disponible pour le 30 juin 2021 au plus tard."

visie op het spoor. Dit is uiteraard niet uitvoerbaar zonder beheerscontract vandaar dat het regeerakkoord dat ook op korte termijn in uitzicht stelt. De spreker ziet dan ook geen toegevoegde waarde bij de goedkeuring van deze resolutie die louter een deadline oplegt.

D. Bijkomende antwoorden

De heer Wouter Raskin (N-VA) geeft aan dat diverse leden er van uitgaan dat de beleidsnota meer duidelijkheid zal bieden, maar dat daarover helemaal geen zekerheid bestaat. Ook bij het investituurdebat werd door de minister bevoegd voor Mobiliteit niet meer informatie verschaft. De oppositie moet hierin ook duidelijk haar rol spelen en dit heeft zich vertaald in een constructief voorstel van resolutie. Het staat de meerderheid vrij om deze uitgestoken hand al dan niet aan te nemen.

III. — STEMMINGEN

Consideransen A tot D

Over deze consideransen worden geen opmerkingen gemaakt.

De consideransen A tot D worden achtereenvolgens verworpen met 11 tegen 5 stemmen.

Verzoek 1

Amendement nr. 1 (DOC 55 1566/002) werd ingediend door de heer Josy Arens en beoogt de datum 17 december 2021 te vervangen door 30 juni 2021.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 3 stemmen en 3 onthoudingen.

Het verzoek wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

Verzoek 2 (*nieuw*)

Amendement nr. 2 (DOC 55 1566/002) werd ingediend door de heer Josy Arens en strekt ertoe een nieuw verzoek in te voegen, luidende:

"2. dat het meerjareninvesteringsplan gelijktijdig met de beheerscontracten voor de NMBS en Infrabel wordt voorbereid, alsook op uiterlijk 30 juni 2021 beschikbaar zou zijn."

L'amendement est rejeté par 11 voix contre et 6.

L'amendement n° 3 (DOC 55 1566/003) déposé par MM. Frank Troosters et Pieter De Spiegeleer et Mme Nathalie Dewulf vise à insérer une demande 2 rédigée comme suit:

“2. de ne permettre la conclusion définitive des contrats de gestion de la SNCB et d’Infrabel, au plus tôt, qu’un mois après la première discussion de ces contrats au sein de la commission compétente de la Chambre.”.

L'amendement est rejeté par 11 voix contre 2 et 4 abstentions.

Dès lors que les considérants et l’unique demande ont été rejetés, l’ensemble de la proposition de résolution est rejeté.

La rapporteure,

Marianne VERHAERT

Le président,

Jean-Marc DELIZÉE

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 6 stemmen.

Amendement nr. 3 (DOC 55 1566/003) werd ingediend door de heren Frank Troosters en Pieter De Spiegeleer en mevrouw Nathalie Dewulf en heeft tot doel een verzoek 2 in te voegen, luidende:

“2. het definitief afsluiten van de beheerscontracten met de NMBS en Infrabel pas ten vroegste één maand na de eerste bespreking in de bevoegde federale Kamercommissie mogelijk te maken.”.

Het amendement wordt verworpen met 11 tegen 2 stemmen en 4 onthoudingen.

Daar de consideransen en het enige verzoek werden verworpen, wordt het gehele voorstel van resolutie verworpen.

De rapportrice,

Marianne VERHAERT

De voorzitter,

Jean-Marc DELIZÉE