

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

Handelingen

Annales

INTEGRAAL VERSLAG
VAN DE OPENBARE VERGADERING VAN DE

COMPTE RENDU INTÉGRAL
DE LA RÉUNION PUBLIQUE DE LA

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

VAN

DU

17-11-1999

17-11-1999

AGALEV-ECOLO	:	Anders gaan leven / Ecologistes conférés pour l'Organisation de luttes originales
CVP	:	Christelijke Volkspartij
FN	:	Front National
PRL FDF MCC	:	Parti Réformateur libéral - Front démocratique francophone - Mouvement du citoyens pour le changement
PS	:	Parti socialiste
PSC	:	Parti social-chrétien
SP	:	Socialistische Partij
VLAAMS BLOK	:	Vlaams Blok
VLD	:	Vlaamse Liberalen en Democraten
VU&ID	:	Volksunie & ID21

Abréviations dans la numérotation des publications :

DOC 50 0000/00	:	Documents parlementaires de la 50e législature, suivi du n° et dy n° consécutif
QRVA	:	Question et Réponses écrites
HA	:	Annales (Compte Rendu intégral)
CRA	:	Compte Rendu Analytique
PLEN	:	Séance plénière
COM	:	Réunion de commission

Afkortingen bij de nummering van de publicaties :

DOC 50 0000/00	:	Parlementaire documenten van de 50e zittingsperiode + het nummer en het volgnummer
QRVA	:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
HA	:	Handelingen (Beknopt Verslag)
BV	:	Beknopt Verslag
PLEN	:	Plenum vergadering
COM	:	Commissievergadering

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants
Commandes :
Place de la Nation, 1008 Bruxelles
Fax : 02/549 82 60
Tél. : 02/549 82 74
www.laChambre.be
e-mail : aff.generales@laChambre.be

Officiële publicaties, van de Kamer van volksvertegenwoordigers
Bestellingen :
Natieplein, 1008 Brussel
Fax : 02/549 81 60
Tel. : 02/549 82 74
www.deKamer.be
e-mail : alg.zaken@deKamer.be

Inhoud

Woensdag 17 november 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN - COM 045

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer Peter Vanvelthoven aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stiefmoederlijke behandeling van de lijn Neerpelt-Antwerpen door de NMBS" (nr. 295)

- de heer Marcel Hendrickx aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inzet van nieuw rollend materieel op Kempische spoorlijnen" (nr. 406)

- de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de lijn Neerpelt-Antwerpen" (nr. 415)

sprekers : **Peter Vanvelthoven, Marcel Hendrickx, Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Samengevoegde interpellaties van :

- mevrouw Frieda Brepoels tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijzigingen die de regering wil aanbrengen in het beheerscontract met de NMBS" (nr. 135)

- de heer Bart Somers tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herziening van het beheerscontract afgesloten tussen de federale Staat en de NMBS" (nr. 147)

sprekers : **Frieda Brepoels, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, **Jos Ansoms, Jean Depreter**

Moties

Sommaire

Mercredi 17 novembre 1999

COMMISSION DE L'INFRASTRUCTURE, DES COMMUNICATIONS ET DES ENTREPRISES PUBLIQUES COM 045

Questions orales jointes de :

- M. Peter Vanvelthoven à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le délaissement par la SNCB de la ligne Neerpelt-Anvers" (n° 295)

- M. Marcel Hendrickx à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de nouveau matériel roulant sur les voies ferrées en Campine" (n° 406)

- M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne Neerpelt-Anvers" (n° 415)

orateurs : **Peter Vanvelthoven, Marcel Hendrickx, Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Interpellations jointes de :

- Mme Frieda Brepoels à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modifications que le gouvernement souhaite apporter au contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 135)

- M. Bart Somers à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la révision du contrat de gestion conclu entre l'Etat fédéral et la SNCB" (n° 147)

orateurs : **Frieda Brepoels, Bart Somers, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, **Jos Ansoms, Jean Depreter**

Motions

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

RÉUNION PUBLIQUE DU
MERCREDI 17 NOVEMBRE 1999

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR,
HET VERKEER
EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

OPENBARE VERGADERING VAN
WOENSDAG 17 NOVEMBER 1999

De vergadering wordt geopend om 10.25 uur door de heer **Francis Van den Eynde**, voorzitter.

La réunion est ouverte à 10.25 heures par M. **Francis Van den Eynde**, président.

Samengevoegde mondelinge vragen van :

- de heer **Peter Vanvelthoven** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de stiefmoederlijke behandeling van de lijn Neerpelt-Antwerpen door de NMBS" (nr. 295)
- de heer **Marcel Hendrickx** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de inzet van nieuw rollend materieel op Kempische spoorlijnen" (nr. 406)
- de heer **Servais Verherstraeten** aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de lijn Neerpelt-Antwerpen" (nr. 415)

Questions orales jointes de :

- M. **Peter Vanvelthoven** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "le délaissement par la SNCB de la ligne Neerpelt-Anvers" (n° 295)
- M. **Marcel Hendrickx** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'utilisation de nouveau matériel roulant sur les voies ferrées en Campine" (n° 406)
- M. **Servais Verherstraeten** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la ligne Neerpelt-Anvers" (n° 415)

De **voorzitter** : De heer **Peter Vanvelthoven** heeft het woord.

De heer **Peter Vanvelthoven** (SP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het gaat hier om de spoorlijn Neerpelt-Antwerpen. Op het eerste gezicht lijkt dit een lokaal probleem te zijn, maar toch vestig ik de aandacht

op het belang van deze spoorlijn voor Noord-Limburg en voor de Kempen. Deze spoorwegverbinding is niet alleen belangrijk om Antwerpen te bereiken, maar via Antwerpen ook de rest van het land, omdat er in die regio geen andere treinen rijden.

Over deze spoorlijn heeft men het in het parlement in het verleden al vaak gehad en werden er reeds heel wat toezeggingen gedaan. De treinen die op dit spoor rijden, rijden al dertig jaar. Ze werden nooit vernieuwd. De vorige regeringen en de NMBS-top beloofden dat de nieuwe treinstellen er begin 2000 zouden zijn, dus over twee maanden. De treinen die zouden worden ingezet, zouden dieselmotoren van het nieuwste type zijn. Van een aantal mensen die bij het spoor werken, hoor ik nu weer dat deze vernieuwing om financiële redenen opnieuw voor een zekere tijd is uitgesteld.

Mevrouw de minister, wanneer zullen die aangekondigde, moderne treinstellen eindelijk worden ingezet ? Kunt u daarop een concrete datum plakken ?

Ook de infrastructuur naast deze spoorlijn is hopeloos verouderd. De gebouwen zijn in vele gevallen totaal verwaarloosd, de parkeerterreinen liggen vol putten, enzovoort. Is de NMBS van plan investeringen te doen om die infrastructuur te verbeteren en wanneer zal dit eventueel gebeuren ?

De **voorzitter** : De heer **Marcel Hendrickx** heeft het woord.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn vraag heeft betrekking op hetzelfde dossier, maar meer in het bijzonder op de inzet van voertuigen in heel de Kempen.

In de eerste plaats zal ik ingaan op de lijn Antwerpen-Lier-Herentals-Mol-Neerpelt en aansluitend op de lijn Mol-Hasselt. De nieuwe voertuigen voor deze lijn waren beloofd voor einde 1999.

Marcel Hendrickx

Daarnaast had de NMBS beloofd dat er in de loop van het jaar 2000 -aanvankelijk werd juni 1999 vooropgesteld - betere en moderne voertuigen zouden worden ingezet op de lijn Turnhout-Herentals-Lier.

Thans doen de geruchten de ronde dat er problemen zouden zijn met de Spaanse constructeur van de dieselmotorvoertuigen die eventueel op de lijn Antwerpen-Neerpelt zouden worden ingezet en dat de NMBS er op een bepaald ogenblik zelfs zou aan hebben gedacht het contract met die Spaanse constructeur op te zeggen.

Dat zou meteen betekenen dat het nog zeer lang zou duren alvorens deze lijnen zouden worden verbeterd en dat men het nog een tijd moet doen met "materiaal dat door de NMBS tweedehands in India is aangekocht" zoals kwatongen beweren. Er schijnt ook geen schot te komen in de vervanging van de voertuigen op de lijn Turnhout-Brussel.

Ik heb in dat verband vier concrete vragen.

Ten eerste, zijn er effectief moeilijkheden geweest met de Spaanse constructeur en zo ja, zijn die opgelost en betekent dit een vertraging in de levering ?

Ten tweede, bevat het contract tussen de NMBS en de constructeur een compensatieclausule die kan worden uitgespeeld bij eventuele moeilijkheden en bij het niet-respecteren van de leveringstermijnen ? Zo ja, om welke bedragen gaat het dan ? Is het niet normaal dat de opbrengst van die financiële compensaties op de ene of andere wijze naar de treingebruikers op de vermelde lijnen gaat ?

Ten derde, indien het voorval met de Spaanse constructeur enkel een gerucht zou zijn, kan de minister mij dan vertellen wanneer de nieuwe motorwagens eindelijk zullen worden ingezet op de lijn Antwerpen-Neerpelt en de lijn Mol-Hasselt ?

Ten vierde, wanneer krijgen de reizigers op de lijn Turnhout-Brussel eindelijk eens nieuw of verbeterd materieel zodat de dienstverlening van de NMBS in de Kempen elementair verbeterd ?

De voorzitter : De heer Servais Verherstraeten heeft het woord.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de investeringen in de periferie van het land en in de Kempen in het bijzonder, verlopen als de processie van Echternach en vormen een verhaal van veel beloven en weinig geven.

Mevrouw de minister, enkele weken geleden hebt u aangekondigd dat de nieuwe dieselstellen er komen en ik ga ervan uit dat tegengestelde geruchten uit de lucht gegrepen zijn.

Via de NMBS vernamen wij dat de vertraging zou te maken hebben met constructiefouten, het chassis dat niet voldeed aan belastingproeven, technische fouten in het lastenboek en opgelegde verbeteringen met prijsaanpassingen tot gevolg.

Volgens mijn informatie zou de eerste levering begin volgend jaar plaatsvinden en zouden de nieuwe stellen operationeel zijn in mei.

Mevrouw de minister, kunt u deze gegevens bevestigen en krijgt het beruchte lijntje 15 de in een vorige legislatuur beloofde prioriteit ?

Omdat collega Vanvelthoven een vraag heeft gesteld over infrastructuurwerken heb ik een toegevoegde vraag ingediend. Maar ook met andere investeringswerken is het de processie van Echternach. Ik denk onder meer aan de werken aan het station van Mol, die steeds weer vertraging oplopen. Volgens de laatste gegevens zouden plannen en bestek moeten klaar zijn tegen begin november. We zijn nu medio november. Kan men zich aan de laatste timing houden en hoe moet het in de toekomst ?

Mevrouw de minister, de komende winter zullen we in de Kempen worden geconfronteerd met de "cowboytreinen" zonder verwarming. Kan daaraan nog iets aan worden gedaan en zo neen, kan men dan geen andere treinstellen huren tijdens de winterperiode ?

Een andere, relatief kleine investering die toch wat meer comfort zou bieden aan de reizigers die al jaren ongemak verdragen op deze lijn, bestaat uit verwarmde wissels. Deze zijn er ooit geweest, maar ze werden niet geplaatst en ze zijn spoorloos verdwenen. Kan deze kleine investering niet voor deze winter gebeuren ?

Ook het "blokrijden" in geval van vertraging gebeurt niet op deze lijn, zodat de andere treinen ook vertraging oplopen. Ook hiervoor is slechts een minimale investering vereist.

Door deze maatregelen kunnen problemen in de komende winterperiode tot het strikte minimum worden beperkt.

De voorzitter : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, allereerst zal ik antwoorden op de vraag van de heer Vanvelthoven in verband met de lijn Neerpelt-Antwerpen.

Voor de stations tussen Antwerpen en Neerpelt komen een aantal investeringen in aanmerking naargelang de budgettaire mogelijkheden. In de eerste plaats gaat het om de ophoging van alle perrons en de aanleg van duurzame bekleding in de stations van categorie A, B en

Isabelle Durant

C en dit voor 2010. Daarnaast is er de ophoging van de perrons in de stations van categorie D ter gelegenheid van werken om het spoor te vernieuwen, evenals de plaatsing van luifels, schuilmuisjes en perronzitjes.

Ten slotte zullen nieuwe geluidsinstallaties een betere informatieverstrekking aan de reizigers mogelijk maken. Ik kan u een lijst overhandigen van werken die de NMBS heeft gepland. Niet alleen de lijn Antwerpen-Neerpelt maar ook andere lokale lijnen werden de voorbije jaren verwaarloosd. Bij de herziening van het beheerscontract zal ik erop aandringen dat de lokale lijnen geherwaardeerd worden.

Wat de vraag inzake nieuw rollend materieel in de Kempen betreft, kan ik bevestigen dat deze bestellingen niet werden geannuleerd. Het is correct dat er moeilijkheden zijn opgedoken. De levering van de motorwagens liep vertraging op. Dit was te wijten aan de constructeur. Ik wens u eraan te herinneren dat dit een erfenis uit het verleden is. Op geen enkel ogenblik werd echter een annulering van de bestelling overwogen.

Volgens de meest recente vooruitzichten van de NMBS zal het nieuwe materieel worden ingezet vanaf de zomerdienst 2000. Er zullen motorwagens rijden op de lijnen Antwerpen-Neerpelt en Mol-Hasselt. Op de lijn Turnhout-Brussel zal recenter materieel worden ingezet.

Wat de financiële compensaties voor de vertragingen betreft, kan ik meedelen dat het leveringscontract voor de nieuwe motorwagens een clause inzake boetes bevat van ongeveer 216 000 frank per motorwagen en per week vertraging.

Ik ga wat dieper in op de vraag van de heer Verherstraeten. Volgens de vooruitzichten zal het nieuwe materieel vanaf de zomerdienst 2000 geleidelijk worden ingezet. Er waren problemen met de verwarming van de treinstellen. De NMBS zal er alles aan doen om dit euvel zo snel mogelijk uit de weg te ruimen.

En ce qui concerne la nouvelle gare de Mol, les prévisions sont les suivantes. Le cahier des charges et les plans seront prêts avant le Nouvel An. Il y aura donc un mois de retard par rapport à la date que vous aviez avancée. La mise en adjudication est prévue pour avril 2000 et le début des travaux pour août 2000.

Op dit ogenblik zijn de wissels in de zone Lier-Herentals-Olen uitgerust met wisselverwarming. Voor de wissels op de overige lijnen wordt een tienjarenplan 2001-2010 opgesteld. Omdat het plan nog niet volledig af is, kan men op dit ogenblik onmogelijk een exacte uitvoeringstermijn vastleggen.

Inzake het automatisch blokstel kan ik u meedelen dat een automatisch systeem operationeel zal zijn op het ogenblik dat het concentratieplan van de seinhuizen is afgewerkt. Dit moet gebeuren tussen 2003 en 2006. Deze werken zijn eveneens opgenomen in het tienjaren-investeringsplan. De exacte uitvoeringstermijn zal later worden bekendgemaakt.

Sinds de start in mei 1998 van de ondertunnelingswerken aan het station Antwerpen-Centraal zijn er slechts 3 van de 10 sporen beschikbaar. Dit betekent dat de capaciteit erg beperkt wordt en niet alle treinen tot Antwerpen-Centraal kunnen sporen.

Er werd een dienstregelingsschema uitgewerkt waarbij nog zoveel mogelijk treinen tot Antwerpen-Centraal konden rijden, met voorrang voor de drukbezette IC-treinen. De IR-trein Neerpelt-Antwerpen was één van de treinen waarvan het traject beperkt werd tot Antwerpen-Berchem, samen met verscheidene L-treinen en alle P-treinen. Te Antwerpen-Berchem wordt onmiddellijk aansluiting voorzien naar Antwerpen-Centraal.

Le **président** : Monsieur Smets, vous m'aviez demandé la parole, mais je suis désolé. Pour en avoir le coeur net, j'ai consulté notre secrétaire : le Règlement ne me permet pas d'autoriser un membre à se joindre à une question; ce n'est possible que pour les interpellations.

Je ne peux donc pas enfreindre le Règlement. Si je me permets une exception, je devrai l'accepter pour tout le monde. Mon devoir de président est de respecter le Règlement, mais la commission reste à votre disposition si vous désirez ajouter une question à l'agenda.

Ce qui n'est pas possible en ce qui concerne les questions l'est parfois en ce qui concerne les interpellations.

De heer Peter Vanvelthoven heeft het woord.

De heer **Peter Vanvelthoven** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord omdat nu de onzekerheid omtrent de nieuwe treinstellen is weggenomen. Toch moeten wij vaststellen dat dit opnieuw zes maanden later zal gebeuren dan ons enige tijd geleden werd meegedeeld. Wij rekenen erop dat de nieuwe treinstellen effectief zullen worden ingezet bij het ingaan van de zomerdienst. Wat de investeringen op deze lijn betreft, noteer ik dat één en ander in het nieuwe investeringsprogramma zal worden opgenomen en dat een correcte timing nog niet is gepland maar dat we wel kunnen beschikken over een lijst van de geplande investeringen. Als u ons die kunt bezorgen, zal ik u dankbaar zijn.

De **voorzitter** : De heer Marcel Hendrickx heeft het woord.

De heer **Marcel Hendrickx** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord maar u bent niet ingegaan op mijn suggestie om de opbrengst van de boetes te besteden aan de treinreizigers die door deze vertragingen nog meer in problemen komen. Ik stel u voor om de opbrengst van de boetes effectief te besteden aan die streek van het land waar de NMBS niet echt de beste zorgen verleent.

De **voorzitter** : De heer Servais Verherstraeten heeft het woord.

De heer **Servais Verherstraeten** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had u gevraagd of er absolute prioriteit zou worden verleend aan de bewuste lijnen als de nieuwe dieselstellen in dienst worden genomen. U hebt daarop niet geantwoord. De vorige regering heeft die prioriteit wel toegekend. Wat het overige betreft, krijgen we het traditionele antwoord dat we tegen 2009 of 2010 misschien verwarmde wissels en dergelijke krijgen als de investeringsplannen niet worden gewijzigd.

Mevrouw de minister, bij een staking van het personeel heeft de NMBS ooit de sorry-pas ingevoerd als compensatie voor de reizigers. Wij zullen weer een half jaar langer met voorhistorische treinstellen door de kou moeten rijden. Ik stel voor dat u de kredieten die vrijkomen wegens compensaties ingevolge laattijdige levering reeds voorschiet en een sorry-pas in het vooruitzicht stelt voor alle Kempense reizigers als compensatie voor de ontberingen die hen in de komende maanden weer te wachten staan.

De **voorzitter** : Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

Regeling van de werkzaamheden

Ordre des travaux

De heer **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Voorzitter, ik vraag het woord in verband met de regeling van de werkzaamheden.

De **voorzitter** : De heer Marcel Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Mijnheer de voorzitter, het was in het verleden zo dat in samenspraak met de voorzitter en de minister belangrijke onderwerpen zoals datgene dat vandaag aan de agenda staat, als een apart onderwerp werden behandeld. Dit heeft het voordeel dat men zich niet steeds moet aansluiten bij een interpellatie.

Wat de problematiek betreft waarover vandaag wordt geïnterpelleerd, zou de minister dan haar visie moeten geven over de vernieuwing van het beheerscontract en zou vervolgens elke fractie de gelegenheid krijgen haar standpunt daaromtrent toe te lichten. Deze werkwijze heeft nooit tot problemen geleid. Vandaar dat ik voorstel om in deze commissie over dit onderwerp een debat te organiseren.

De minister zou vooraf een nota kunnen indienen en haar visie namens de regering bekendmaken. Op dat ogenblik kunnen wij inhoudelijk reageren. Ik heb niets tegen het indienen van interpellaties, maar belangrijke onderwerpen behandelen via interpellaties is niet de juiste methode.

De **voorzitter** : Ik heb geen bezwaar tegen het organiseren van een debat. We hebben in deze commissie reeds gedebatteerd over de NMBS, in aanwezigheid van de vice-eerste minister. Dit kan in de toekomst zeker worden herhaald. Degene die naar aanleiding van een interpellatie van mening is dat een debat nodig is, moet dit laten weten. Op dit ogenblik is dit echter niet mogelijk. Er is geen nota voorhanden en de taak van de voorzitter bestaat erin de commissie te vertegenwoordigen in samenwerking met de leden van de commissie en de minister. Ik heb er geen bezwaar tegen dat een dergelijk debat in de nabije toekomst wordt georganiseerd. Alleen wens ik er de meerderheid aan te herinneren dat op voorstel van de regering de begroting volgende week woensdag om 11.00 uur is geagendeerd. Het is de wens van de regering dat de begroting de week daarop is afgehandeld.

Wanneer wij rond deze materie dus een debat willen organiseren, is dit zeker niet mogelijk vóór december. Bovendien moeten wij ook in het bezit zijn van de nota van de vice-eerste minister.

Eerst en vooral wens ik van de vice-eerste minister te vernemen of een dergelijke nota zal worden opgesteld en zo ja, wanneer.

Afhankelijk van het antwoord van de regering hierop zal ik aan de interpellanten vragen of zij hun huidige interpellaties al dan niet willen uitstellen. Dit behoort uiteraard tot hun vrije keuze en het is niet mijn taak noch die van de commissie daaromtrent enige opmerking te maken.

De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, momenteel werk ik aan de verschillende voorbereidende contacten, maar na 26 november lijkt het mij mogelijk een discussie of een gedachtewisseling te hebben omtrent de wijziging van het beheerscontract. De werkelijke onderhandelingen zullen pas van start gaan na 26 november, datum waarop in de Ministerraad een eerste rapport zal worden opgesteld.

Isabelle Durant

Uiteraard kan ik de commissie een nota bezorgen over de verschillende contacten die ik had en over de wijze waarop de onderhandelingen na 26 november zullen worden gevoerd.

De **voorzitter** : De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer **Jozef Van Eetvelt** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, de heer Bartholomeeussen formuleerde een degelijk voorstel, waarbij ook naar het verleden wordt verwezen.

In deze commissie werd steeds veel aandacht besteed aan het gesprek en aan de dialoog, ook met de bevoegde ministers. Nu blijkt dat het BS-contract van de NMBS voor herziening vatbaar is, gebiedt de traditie ons met alle fracties een gesprek te voeren over een degelijke aanpassing van het BS-contract.

Wel verzoek ik de bevoegde minister of de vice-eerste minister ons in dat verband tijdig alle nuttige documenten te bezorgen, om de fracties toe te laten overleg te plegen.

Voorts, mevrouw de vice-eerste minister, heeft mijn interventie slechts tot doel een constructief gesprek te bewerkstelligen, dat moet leiden tot goede resultaten.

Vervolgens was het wellicht niet de bedoeling van de heer Bartholomeeussen om te waarschuwen voor interpellaties, want het blijft tenslotte de keuze van elk commissielid op een bepaald ogenblik een minister te interpellieren.

De **voorzitter** : Ik ben het volledig met u eens, mijnheer Van Eetvelt.

Collega's, sta mij thans toe mij op neutrale wijze te richten tot de interpellanten met de - even neutrale - vraag of zij hun interpellaties al dan niet wensen uit te stellen tot op het ogenblik dat het debat terzake wordt gevoerd met dien verstande dat, volgens de traditie van de Conferentie van voorzitters, mevrouw Brepoels als eerste het woord mag voeren tijdens het debat, gevolgd door de heer Somers.

Ik wens nogmaals te beklemtonen dat mijn vraag op neutrale wijze wordt gesteld. De beslissing is aan u, collega's.

Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de discussie die deze interpellatie voorafging verheugt mij, zelfs al werd mij heel wat gras voor de voeten weggemaaid.

Het verheugt mij ook dat het voorstel dat ik dadelijk zal ontwikkelen, ook al door de meerderheid werd geformuleerd, te meer daar de eerste minister ter gelegenheid

van zijn State of the Union beloofde het parlement nauw te zullen betrekken bij een mogelijke herziening van het beheerscontract van de NMBS en bij de bespreking van de nieuwe investeringsplannen.

Via de pers vernamen wij dat het eerste rapport van de minister omtrent de herziening van het beheerscontract van de NMBS, op de Ministerraad van 29 oktober werd besproken.

Op het ogenblik dat ik dit interpellatieverzoek indiende, had collega Somers reeds een mondelinge vraag gesteld, die evenwel meer uitging van de problemen met de spoorwegvakbonden en de uitspraak die de minister had gedaan over een mogelijke herziening van het beheerscontract. Ik weet dat in de Conferentie van voorzitters de vraag werd gesteld of dergelijke interpellaties niet in beleidsnota's of bij de bespreking van de begroting kunnen worden opgenomen.

Collega's, ik heb de eerste drukproef van de beleidsnota van de minister gisteren doorgenomen en ik vind alleszins geen antwoord op mijn vragen. Aangezien het een zeer specifieke problematiek betreft, meen ik dat wij vandaag reeds een eerste bespreking kunnen voeren. Daarenboven vraag ik uitdrukkelijk dat, na de eerste goedkeuring op 26 november in de Ministerraad, ook het parlement van deze wijzigingen op de hoogte zou worden gebracht.

Ik heb begrepen dat het de bedoeling is om enerzijds, het beheerscontract aan te passen zodat de regeringsdoelstelling om de overheidsdiensten te moderniseren kan worden gerealiseerd en om anderzijds, de spoorwegen te betrekken bij het duurzame mobiliteitsbeleid van de federale regering. Via de pers hebben wij kunnen vernemen dat reeds met verscheidene instanties gesprekken werden gevoerd. Op 26 november zal de minister hierover verslag uitbrengen bij de regering. Concreet zou er een meer nauwkeurige omschrijving komen van de opdrachten van de openbare dienst. Er zou een aantal criteria worden vastgelegd op basis van een brede gebruikersenquête en er komt een herwaardering van de rol van het Raadgevend Comité van gebruikers.

De **voorzitter** : Mevrouw Brepoels, ik wou u even onderbreken. U bent blijkbaar begonnen met het ontwikkelen van uw interpellatie. Ik heb daartegen geen bezwaar, maar zou toch allereerst een afspraak willen maken met de minister en met de commissieleden. Als wij na 26 november dit debat willen voeren op basis van de nota van de minister, moet ik dit binnen een half uur aankakten in de Conferentie van voorzitters. Het zou goed zijn mocht ik kunnen medelen dat de commissieleden en de regering het daarover eens zijn.

De heer Marcel Bartholomeeussen heeft het woord.

De heer **Marcel Bartholomeeussen** (SP) : Mijnheer de voorzitter, ofwel zijn wij het er in deze commissie over eens dat wij een debat over het nieuwe beheerscontract organiseren zoals u daarnet hebt voorgesteld, zodat de minister met kennis van zaken kan antwoorden in de plaats van ons een onvoldoende gedocumenteerd antwoord te bezorgen; ofwel interpellieren de indieners nu en sluiten wij ons er allen bij aan en is bijgevolg het debat afgelopen. Dit betekent dat elke week opnieuw daarover zal geïnterpelleerd worden.

De **voorzitter** : Mijnheer Bartholomeeussen, het interpellatieverzoek van mevrouw Brepoels is besproken in de Conferentie van voorzitters in het bijzijn van de fractievoorzitters van de meerderheid. Het was haar fractievoorzitter die heeft aangedrongen om dit onderwerp onder de vorm van een interpellatie naar voren te brengen. De fractieleiders van de meerderheid hebben zich daartegen niet verzet. Dit is dus een gewone interpellatie die op de agenda staat. Het is mij onmogelijk - ik zou het overigens niet willen doen - om te zeggen dat deze interpellatie nu niet kan worden gehouden. Het is het recht van elke interpellant om zijn interpellatie te houden als ze is geagendeerd. Dit moet gebeuren conform het Reglement. Zo niet, komen we in een soort anarchie terecht. Ik heb daarnet de heer Smets moeten terechtwijzen. Dan moet ik dat nu doen ten overstaan van de Vlaamse meerderheidspartijen.

Conform het Reglement betekent dat de eerste interpellant tien minuten spreektijd krijgt. De tweede interpellant heeft recht op vijf minuten spreektijd. Na het antwoord van de minister hebben de interpellanten het recht op een repliek. Is er meer dan één interpellant, dan kan volgens het Reglement niemand zich nog aan de discussie aansluiten. Is er slechts één interpellant, dan kunnen drie commissieleden zich bij het debat aansluiten. Ik kan niet buiten het Reglement.

Ik zou heel graag dit debat zo snel mogelijk voeren, maar ik beschik niet over de bevoegdheid om de Conferentie van voorzitters op de ene of andere wijze schakmat te zetten of uit te schakelen. Bijgevolg zal ik deze interpellatie laten plaatsvinden, conform het Reglement.

Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik ben heel blij dat ik het woord terugkrijg, want deze discussie wordt nu toch al te gortig. Hier wordt door een lid van de meerderheid zowel de bekwaamheid van de minister als van een collega in twijfel getrokken. Er wordt gezegd dat de minister op dit ogenblik waarschijnlijk nog niet voldoende gedocumenteerd is om te antwoorden. De regering doet voorstellen, ook via de pers en legt contacten, ook op het terrein. Als parlamentslid heb ik het recht hierover vragen te stellen. Geef mij de gelegenheid mijn interpellatie op een rustige manier af te werken.

De **voorzitter** : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik begrijp de bezorgdheid van mevrouw Brepoels om over de herziening van het NMBS-contract zo spoedig mogelijk duidelijkheid te krijgen. Ik deel die bekommerning, want ik heb ook bij de vorige bijeenkomst van deze commissie daarover een vraag gesteld. Mevrouw Brepoels heeft me er attent op gemaakt dat ze over dezelfde materie reeds een interpellatieverzoek had ingediend. Ik begrijp - in positieve zin - de dadendrang om zo snel mogelijk klaarheid te krijgen. Dat is belangrijk voor het parlement en voor de werkzaamheden van deze commissie.

Evenwel, ik voel ook veel voor het verzoek - het is de reden waarom ik ook een interpellatieverzoek hierover heb ingediend - dat door enkele leden met veel meer ervaring dan ikzelf wordt aangedragen om op korte termijn het debat open te trekken en niet te beperken tot een interpellatie van een lid van de meerderheid en een van een lid van de oppositie, maar om alle partijen de kans te geven in het debat te treden. Vanuit democratisch oogpunt is dat niet onbelangrijk. Op die manier krijgen niet alleen de VLD- en VU-fractie, maar alle fracties de kans om hun inzicht terzake naar voren te brengen.

Ik ben er inderdaad vast van overtuigd dat de minister over de nodige bekwaamheid beschikt om zowel op de interpellatie van mevrouw Brepoels als van mezelf degelijk te antwoorden. Het zou ook interessant zijn dat alle fractieleden enige documenten zouden ontvangen om het debat met nog meer diepgang te kunnen voeren.

Mijnheer de voorzitter, ik doe mijn voorstel constructief want ik ben ook betrokken partij. Ik voel er echt veel voor om in een goede verstandhouding op zeer korte termijn - dat zal onmiddellijk na 26 november moeten zijn - in de commissie hierover een debat ten gronde te voeren. Ik doe een constructieve oproep naar mevrouw Brepoels om zich bij mijn voorstel aan te sluiten, omdat het zowel de werkzaamheden van dit debat als de democratische werkzaamheden van het parlement ten goede kan komen. Het is alleszins de verdienste van mevrouw Brepoels om met een interpellatieverzoek dit punt opnieuw op de agenda te plaatsen en de minister aan te manen om zo spoedig mogelijk met degelijk gedocumenteerde stukken dit debat mogelijk te maken.

De **voorzitter** : Mijnheer Somers, ik dacht dat daarstraks zowel door de regering als door de commissieleden wederzijds was afgesproken dit debat te voeren. Ik geef u mijn woord dat wij ervoor zullen zorgen dat dit zo vlg mogelijk gebeurt. Ik heb daarstraks aan mevrouw Brepoels de neutrale vraag gesteld of zij niettemin haar interpellatie wil houden. Wij gaan dit debat over de werkzaamheden niet langer rekken dan nodig.

voorzitter

Indien mevrouw Brepoels nu ingaat op uw voorstel of op het voorstel van de meerderheidspartijen, is dat goed voor mij. Indien mevrouw Brepoels echter haar interpellatie nu wil houden, kan zij dat even goed. Zijn wij het daarover eens? Dit is in overeenstemming met het Reglement.

Mevrouw Brepoels, wenst u uw interpellatie te houden?

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik wil nu gebruik maken van mijn interpellatierecht, hoewel ik heel graag op het voorstel van de heer Somers wil ingaan. Als de collega's mijn interpellatieverzoek hadden gelezen, zouden zij hebben geweten dat het vooral over de procedure gaat en over de wijze waarop dit eigenlijk zal worden aangepakt en met welke inhoudelijke criteria hierbij mogelijk rekening zal worden gehouden. Ik vraag de minister vandaag dus helemaal niet om een tekst. Ik weet dat zij hierover nog geen overleg heeft gehad met de Ministerraad, maar in de huidige situatie kan ik haar wel een aantal vragen stellen en ik zou dat heel graag doen.

De **voorzitter** : Dat is uw volste recht.

Mevrouw Brepoels zal dus onmiddellijk haar interpellatie verder uiteenzetten.

Samengevoegde interpellaties van :

- mevrouw **Frieda Brepoels** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de wijzigingen die de regering wil aanbrengen in het beheerscontract met de NMBS" (nr. 135)
- de heer **Bart Somers** tot de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de herziening van het beheerscontract afgesloten tussen de federale Staat en de NMBS" (nr. 147)

Interpellations jointes de :

- Mme **Frieda Brepoels** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "les modifications que le gouvernement souhaite apporter au contrat de gestion conclu avec la SNCB" (n° 135)
- M. **Bart Somers** à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la révision du contrat de gestion conclu entre l'Etat fédéral et la SNCB" (n° 147)

De **voorzitter** : Collega's, ik herinner er u aan dat conform het Reglement de spreektijd voor een interpellatie is beperkt tot tien minuten voor de eerste interpellant en vijf minuten voor de tweede en de derde.

Mevrouw **Frieda Brepoels** heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, ik zal de algemene context niet meer herhalen. Ik ben iets te snel van start gegaan, als ik het goed heb begrepen. Uit de mededelingen van de minister aan de pers heb ik geleerd dat zij een meer nauwkeurige omschrijving zou willen verkrijgen van de opdrachten van de openbare dienst. Hiervoor zouden een aantal criteria worden vastgelegd op basis van een brede rondvraag bij de gebruikers en tevens zou er een herwaardering komen van de rol van het Raadgevend Comité van de gebruikers. Verder zou er sprake zijn van een dynamisering van het beheerscontract door het voeren van een aanmoedigingsbeleid en van een transparantere boekhouding.

Mevrouw de minister, u zult het er wel met mij over eens zijn dat de herziening van het beheerscontract slechts een van de instrumenten is die in een groter geheel moeten kunnen bijdragen aan het oplossen van de problemen die zich thans bij het spoor stellen. Die beperkte aanpak uit zich ook in het feit dat er op dit ogenblik geen nieuw beheerscontract komt. De regering heeft niet besloten om echt met een nieuwe lei te beginnen, maar werkt met iets als een bijlage of aanvulling bij het huidige contract dat nog duurt tot 31 december 2001. Bovendien wil u met deze aanvulling waarschijnlijk ook de onvermijdelijke discussie ontlopen over de correcte toepassing van de Europese richtlijn, waarin een boekhoudkundige scheiding wordt geëist tussen het beheer van de infrastructuur en de exploitatie. Blijkbaar is die er op dit ogenblik nog niet, of is zij nog onvolledig naar ook blijkt uit verklaringen van u. Volgens mij zet dit de deur open voor kruissubsidiëring of zelfs afwending van overheidsmiddelen. Ik heb dan ook een aantal concrete vragen.

Ten eerste, is er de procedure. Vanuit de regering en onder meer door de eerste minister werd reeds herhaalde malen beloofd dat het parlement zeer nauw zou worden betrokken bij het opstellen van het nieuwe beheerscontract of, in dit geval, de wijziging daarvan. Op het ogenblik dat ik mijn interpellatieverzoek indiende, bestond er nog geen duidelijkheid - ik hoop dat dit straks wel het geval zal zijn - over de rol die het parlement en de commissie voor de Infrastructuur in het bijzonder hierin konden spelen. Kunt u bevestigen of en wanneer u hierover met ons een open discussie wil aangaan?

Ten tweede, met de huidige herziening wenst u de NMBS meer in te passen in het duurzaam mobiliteitsbeleid van de regering. Het regeerakkoord geeft hiertoe een eerste aanzet. Waar wordt dat verder uitgewerkt? In de beleidsnota die normaal gezien vandaag had moeten worden besproken, heb ik alleszins niet veel antwoorden gevonden. Is dit misschien de voornaamste reden voor het uitblijven van een volledig nieuw beheerscontract zoals oorspronkelijk door de regering aangekondigd? Nu blijft het slechts bij een aanvulling.

Frieda Brepoels

Ten derde, aansluitend bij mijn vorige vraag, wens ik de minister te vragen in welke mate de oriëntatienota die op verzoek van haar voorganger door een aantal professoren, onder meer de professoren Thiry en Blauwens, is opgesteld, nog van belang is voor de uitwerking van die federale visie op een duurzame mobiliteit.

Ik denk dat die oriëntatienota een inspiratiebron kan zijn voor de concrete voorstellen inzake de herziening. Naast een pakket aanmoedigingsmaatregelen die het bestuur van de NMBS zouden kunnen dynamiseren, werd er zowel in deze nota als bij de bespreking van de twee vorige beheerscontracten aangedrongen op sancties - boeteclausules of compensatiesystemen voor de gebruikers - bij een ondermaatse kwaliteit van de dienstverlening. Komt dit laatste aspect voldoende aan de orde in uw voorstel van herziening van het beheerscontract ?

De herwaardering van het Raadgevend Comité van de gebruikers brengt ons bij de vraag wie de naleving van dat beheerscontract zal controleren. Ik weet dat de regeringscommissaris daarin een belangrijke rol speelt, maar dient er naast dit comité en de regeringscommissaris geen onafhankelijk extern controle-orgaan te worden opgericht, misschien vergelijkbaar met het BIPT in de telecomsector ?

Tot slot zou de minister ook een meer duidelijke scheiding tussen de boekhouding van de opdrachten van openbare dienst en die van de andere activiteiten van de NMBS willen zien. Met deze bepaling in de nota belanden we opnieuw in de fundamentele discussie over het beheer van de NMBS. Meent de minister dat dit momenteel niet het geval is en betekent dit dat de Europese richtlijn 91/440 bij de NMBS niet wordt nageleefd ?

Mevrouw de minister, ik heb enkele dagen geleden ook vernomen dat u de regionale ministers van Mobiliteit hebt gevraagd om over dit beheerscontract suggesties te formuleren. Kunt u ons daarover al iets vertellen ? We hebben in de pers een kort verslagje gelezen van de Vlaamse minister, de heer Stevaert, die, zoals ik tijdens mijn vorige interpellatie, uitdrukkelijk vroeg om een vertegenwoordiger van de Vlaamse regering in het bestuur van de NMBS op te nemen. Blijkbaar was dat dus toch niet zo'n dom voorstel van mij.

In uw antwoord op de vraag van collega Somers van vorige week lees ik : "Hierbij ontvangt u ook kopie van mijn nota van de Ministerraad van 29 oktober." Misschien was dat alleen voor de heer Somers bedoeld, ik heb ze alleszins niet ontvangen. Kunnen wij uw basisnota krijgen ?

De voorzitter : Mevrouw Brepoels, indien de vice-eerste minister op uw verzoek ingaat, kunnen we dit document misschien best via het secretariaat aan alle leden van de commissie overhandigen. Dit lijkt mij niet alleen billijk te zijn, maar vooral ook democratisch.

De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer Bart Somers (VLD) : Mijnheer de voorzitter, in het federale regeerakkoord is er een duidelijke keuze gemaakt met betrekking tot het mobiliteitsbeleid. Het gemeenschappelijk vervoer in het algemeen en het spoor in het bijzonder zou, meer dan in het verleden, moeten worden uitgebouwd als alternatief voor het autogebruik. Gelet op het toenemend probleem van de files, zal iedere burger van dit land het hiermee ongetwijfeld eens kunnen zijn.

Vanuit dat oogpunt heeft de regering zich voorgenomen om het huidige spoorbeleid te evalueren alsmede de instrumenten die de regering wenst in te zetten om het beoogde beleid tot stand te brengen.

In het verleden is al te dikwijls gebleken dat de wettelijke en organisatorische context inzake de NMBS niet toelaat dat het autonoom overheidsbedrijf een volwaardige rol in het mobiliteitsgebeuren kan spelen. Ik denk aan de wijze waarop de overheidsmiddelen in de boekhouding worden verwerkt én de beperkte controle die hierop kan worden uitgevoerd.

Ik hoop dat de beslissing van de federale regering om aan deze problematiek tegemoet te komen door een aanpassing van het tweede beheerscontract een eerste stap naar een structurele oplossing is. Bovendien past deze maatregel in het breder plan van de regering om de overheidsdiensten te moderniseren.

Mevrouw de minister, ik wens terzake een aantal vragen te stellen. Wat houdt de aanpassing van het beheerscontract concreet in ? Op welke punten zal het huidige beheerscontract worden aangevuld of gewijzigd ? Welke timing heeft de regering zich voor deze herziening opgelegd ? In welke mate kunnen het parlement, de trein-gebruikers, de NMBS en andere betrokken actoren hun inbreng doen ? Zal de aanpassing van het beheerscontract een financieel systeem bevatten dat de NMBS er niet alleen moet toe aanzetten de gestelde normen te halen maar de maatschappij eveneens boetes kan opleggen ? Overweegt de regering andere maatregelen te nemen om het mobiliteitsbeleid te realiseren dat zij in haar regeerakkoord heeft beschreven ?

De voorzitter : Mevrouw de minister, collega's, ik stel voor eerst de begroting af te werken en het debat over het mobiliteitsbeleid en de aanpassing van het beheerscontract van de NMBS op 1 december te houden.

De heer Jozef Van Eetvelt heeft het woord.

De heer Jozef Van Eetvelt (CVP) : Mijnheer de voorzitter, alhoewel ik akkoord ga met uw voorstel, wens ik erop aan te dringen dat de minister haar nota tijdig aan de commissie bezorgt. Zo niet is een zinnig gesprek onmogelijk.

De **voorzitter** : Mijnheer Van Eetvelt, ik stel vast dat de minister akkoord gaat. De commissie mag erop vertrouwen dat ze tijdig over de documenten zal beschikken.

De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, collega's, het spreekt voor zich dat u mijn nota tijdig moet ontvangen. Bovendien wens ik de commissie in te lichten over de agenda van de Europese Ministerraad van 10 december.

Ik kom tot de kern van de problematiek inzake het beheerscontract. U weet dat de ondertekening van het beheerscontract een bevoegdheid van de regering is.

Toch is het belangrijk om een goede discussie te krijgen. Ik heb er geen probleem mee om het parlement hierbij te betrekken en ik leg een nota voor om dit debat voor te bereiden.

Ik zal nu even ingaan op mijn agenda. Deze en volgende week zal ik contact hebben met de leden van het directiecomité van de NMBS. Zij zijn mijn officiële gesprekspartners. Verder komen er ook informele contacten. Ik heb het directiecomité een aantal vragen gestuurd om uitleg te krijgen over de huidige situatie en de onderhandelingen voor te bereiden. Daarnaast heb ik contact met andere actoren, mensen die niet direct bij de onderhandelingen zijn betrokken. Het gaat hierbij om de vakbonden die vandaag niet erkend zijn en de gebruikers.

Bovendien heb ik het advies van de Gewesten gevraagd. Via de pers heb ik het voorstel van de heer Stevaert vernomen. Wij hechten bijzonder veel belang aan overleg met de Gewesten en de verschillende beleidsniveaus. Dat betekent niet dat hun aanwezigheid in de raad van bestuur van de NMBS is vereist. Mijn voorkeur gaat naar overleg. Daarom heb ik het advies van de Gewesten gevraagd over de onderhandelingen over een bijvoegsel van het beheerscontract. Het gaat hier dus louter om een advies. In deze week en de volgende zal ik dus informele contacten hebben om de stand van zaken na te gaan. Daarna zal ik een tussentijds rapport uitbrengen aan de Ministerraad. Op 1 december zullen we hier het debat voeren aan de hand van de documenten en de afspraken met de actoren. In de loop van december of in januari zullen de echte onderhandelingen beginnen. Ik kan u nu uiteraard niet mededelen welke resultaten die zullen opleveren.

Wij overwegen een hele reeks maatregelen te nemen voor een duurzaam mobiliteitsbeleid. Inzake de bevordering van het openbaar vervoer denk ik bijvoorbeeld aan het gewestelijk expresnet en de tariefintegratie. Ook voor de andere transportmodi zijn maatregelen gepland. Bovendien leggen we zwaar de nadruk op de combinatie van verschillende vervoerswijzen. Hierbij komen het ge-

combineerd vervoer en de spoorbediening van de luchthaven op de eerste plaats. Omdat de meeste maatregelen onder de bevoegdheid van verschillende overheden vallen, ben ik al begonnen met de onderhandelingen met de minister van Financiën en via de interministeriële conferentie voor transport ook met mijn gewestelijke collega's. Daarenboven werk ik in dezelfde zin in de Europese Raad voor Transport.

Mevrouw Brepoels, ik kan kort antwoorden op uw derde vraag. De oriëntatienota van mijn voorganger, de heer Daerden, bevat belangrijke stof voor het nadenken over het duurzame mobiliteitsbeleid dat ik wil voeren. Verschillende punten hieruit staan in de voorbereidende nota voor de herziening van het beheerscontract. Het is een belangrijk werk dat ik zeker niet in een lade wil opbergen.

Het aanzetten van de NMBS om kwaliteit te leveren - dit is uw vierde vraag - is opgenomen in de krachtlijnen van de herziening van het beheerscontract.

De vraag over de vergoeding van de treinreizigers die nadeel zouden hebben ondervonden door de diensten van de NMBS verdient bekeken te worden.

Uw vijfde vraag betrof de controle op de uitvoering van het beheerscontract. Er is vandaag uiteraard geen garantie voor een goede controle. Het idee van een onafhankelijk controleorgaan naar het voorbeeld van de BIPT, is een van de denksporen maar het is een aspect dat pas na de herziening van het beheerscontract zal worden bekeken. Wij zullen daarop terugkomen als het idee een beetje meer concreet is.

Ik wens meer zicht te hebben op de financiële aspecten. In de herziening van het beheerscontract zullen terzake maatregelen worden genomen. In de vragen die ik heb verstuurd naar de diverse actoren en gesprekspartners is dit een zeer belangrijk punt om goede informatie over de huidige situatie te hebben en om van deze actoren mogelijke denksporen te vernemen in verband met een verandering van de financiële aspecten. Momenteel maken we enkel een stand van zaken op van de huidige situatie. Deze wens van de Staat, die voor bijna 100% aandeelhouder is van de NMBS en de financiële middelen levert, is gewettigd. Ze tast op geen enkel vlak het beheer van de NMBS aan. De richtlijn 91/440 wordt momenteel gerespecteerd.

Mevrouw Brepoels, dit was een kort antwoord op uw vragen. Deze punten zullen begin december in een nota worden opgenomen en worden besproken.

Mijnheer Somers, ik zal nu uw vragen beantwoorden hoewel sommige reeds werden beantwoord in het antwoord aan mevrouw Brepoels. Wat uw eerste vraag betreft, zullen de aanpassingen van het beheerscontract op volgende aspecten betrekking hebben. In de eerste plaats komt er een meer nauwkeurige en meer ambiti-

Isabelle Durant

euze bepaling van de opdracht van de openbare dienst van het reizigersvervoer, in het bijzonder op het vlak van de kwaliteit. Er wordt ook rekening gehouden met de wensen van het Raadgevend Comité van de gebruikers en van de ombudsman. Daarnaast wordt een systeem opgezet om de NMBS te betrekken bij haar prestaties en resultaten. Dat gebeurt door een variabilisering van de financiële tussenkomsten van de Staat naargelang de gepresteerde dienst. Dat betekent dat hoe meer en hoe beter de NMBS werkt, hoe meer ze zal worden vergoed, wat nu niet het geval is. Een derde punt is een heroriëntering van de investeringen in de richting van het nut van de projecten ten opzichte van de doelstellingen van het spoorvervoer. Een vierde richtlijn is een verbetering van de transparantie in het beheer van de NMBS, voornamelijk via de boekhouding. Tot slot moet men komen tot een verbeterde procedure voor het raadplegen van de gebruikers, onder meer het Raadgevend Comité.

Wat uw tweede vraag betreft zal ik, zoals ik reeds zei, op 26 november een eerste rapport aan de regering overhandigen. Daarna zal het hier worden besproken.

Ten derde, vroeg u wanneer de onderhandelingen zullen aanvangen. Zoals gezegd aan mevrouw Brepoels heb ik advies gevraagd aan het directiecomité en aan diverse actoren, onder meer aan leden van het Raadgevend Comité van gebruikers, ombudsmannen, vakbondsorganisaties, de voorzitter van het College van commissarissen van de NMBS en regionale autoriteiten.

Het is een manier om een breed advies te verzamelen. Nadien kunnen de echte onderhandelingen starten. De onderhandeling en de ondertekening van het beheerscontract vallen onder de bevoegdheid van de regering, maar de discussie kan in het parlement worden gevoerd en elementen hieruit kunnen in de onderhandelingen worden opgenomen.

De **voorzitter** : Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, de minister heeft haar agenda voor de volgende weken uiteengezet. Het is inderdaad belangrijk de verschillende actoren op het terrein te horen. Maar de financiële doorlichting is niet heel duidelijk.

Wil de minister enkel via de regeringscommissarissen en de bedrijfsrevisoren een duidelijk inzicht krijgen in de doorlichting of zal zij een bijkomende audit vragen ?

Wat de andere inhoudelijke aspecten betreft, gaan we graag in op het voorstel om in december verder te discussiëren.

Kan de minister hieromtrent haar mening zeggen ?

De **voorzitter** : De heer Bart Somers heeft het woord.

De heer **Bart Somers** (VLD) : Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik onthoud twee punten. Het eerste punt is dat zij wenst te variabiliseren in de financiële tegemoetkomingen. Mevrouw de minister, dit betekent dat u met financiële stimuli wil werken. Dat is een belangrijke en gunstige evolutie.

Het tweede punt is de opening naar een extern controlesysteem. Zelfs de CVP reageert verheugd. De heer Ansoms, die reeds drie jaar een wetsvoorstel op zak heeft, krijgt nu genoegdoening van de nieuwe meerderheid. Misschien brengt het hem ertoe een existentiële vraag te stellen. We zijn verheugd dat de oppositie, de vroegere meerderheid, wordt aanhoord.

De **voorzitter** : De heer Jos Ansoms heeft het woord.

De heer **Jos Ansoms** (CVP) : Mijnheer de voorzitter, het wetsvoorstel dat drie jaar geleden werd ingediend tot oprichting van het Belgisch Instituut voor het Spoor naar analogie met het BIPT, kan worden gebruikt. Maar dat het overnemen van dit voorstel mijn vertrouwen in de meerderheid zou aanscherpen, ontken ik. Tot vorige week was dit misschien wel het geval. Maar het feit dat het wetsvoorstel over de bedrijfsvervoerplannen, dat op 22 april én door de socialistische partij én door de beide groene partijen werd goedgekeurd, enkele maanden later werd weggestemd, heeft mijn vertrouwen aangetast.

Le **président** : La parole est à M. Jean Depreter.

M. **Jean Depreter** (PS) : Monsieur le président, je souhaiterais simplement dire que M. Somers et Mme Brepoels ont introduit le débat de façon fort intéressante. Une motion de recommandation a été déposée. Par simple courtoisie, je voudrais les avertir que nous avons, pour notre part, déposé une motion pure et simple.

De **voorzitter** : Mevrouw Frieda Brepoels heeft het woord.

Mevrouw **Frieda Brepoels** (VU&ID) : Mijnheer de voorzitter, er is nog een vraag waarop de minister nog niet heeft geantwoord. Ik weet niet of zij dit nog wenst te doen.

De **voorzitter** : De minister heeft het woord.

Minister **Isabelle Durant** : Mijnheer de voorzitter, in verband met uw vraag naar een audit of een externe controle op de boekhouding, kan ik zeggen dat dit punt formeel niet aan de agenda staat. Als wij een goed zicht op de boekhouding hebben, zullen wij uiteraard oog hebben voor de vraag of een externe audit door het Rekenhof of anderen moet worden gehouden, dit met als intentie een goede controle op de boekhouding nu en

Isabelle Durant

later. Een precies antwoord kan ik dus nog niet geven. Dit komt nog aan bod op het moment dat wij een duidelijk zicht op de boekhouding zullen hebben. Daarna kan worden onderzocht welk type van externe controle kan worden toegepast.

De **voorzitter** : Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

En conclusion de cette discussion, des motions ont été déposées.

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

"De Kamer, gehoord de interpellaties van mevrouw Frieda Brepoels en de heer Bart Somers

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer, vraagt de regering :

1. het parlement te betrekken bij de totstandkoming van de aanvulling van het beheerscontract op die wijze dat dit kan gebeuren vooraleer de onderhandelingen met de NMBS officieel starten;

2. aan de regeringscommissaris de opdracht te geven om de toepassing van de Europese Richtlijn af te dwingen in verband met de scheiding in de boekhouding tussen het beheer over de infrastructuur en de exploitatie. Ook dient hij opdracht te krijgen om verslag uit te brengen over een duidelijke afbakening in de boekhouding van de opdrachten van openbare dienst;

3. een afgevaardigde van de Gewesten op te nemen in de raad van bestuur van de NMBS."

Une motion de recommandation a été déposée par Mme Frieda Brepoels et est libellée comme suit :

"La Chambre, ayant entendu les interpellations de Mme Frieda Brepoels et M. Bart Somers

et la réponse de la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports, invite le gouvernement :

1. à associer le parlement à l'élaboration du complément au contrat de gestion, de manière telle que cela puisse se faire avant le début officiel des négociations avec la SNCB;

2. à charger le commissaire du gouvernement d'imposer l'application de la directive européenne pour ce qui est de la scission, au niveau de la comptabilité, entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation. Le commissaire du gouvernement doit également avoir pour mission de faire rapport sur une délimitation claire, dans la comptabilité, des missions de service public;

3. à faire en sorte qu'un représentant des Régions puisse siéger au conseil d'administration de la SNCB."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Bart Somers, Olivier Chastel, Jean Depreter, Michel Wauthier en Daan Schalck.

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Bart Somers, Olivier Chastel, Jean Depreter, Michel Wauthier et Daan Schalck.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

- *De openbare commissievergadering wordt gesloten om 11.45 uur.*

- *La réunion publique de commission est levée à 11.45 heures.*