

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

du

MARDI 11 DECEMBRE 2012

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 11 DECEMBER 2012

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 15.39 uur. De vergadering wordt voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.

Le développement des questions et interpellations commence à 15.39 heures. La réunion est présidée par M. Jef Van den Bergh.

01 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het onderzoek van Test-Aankoop in 212 PostPunten en postkantoren" (nr. 14361)

01 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'enquête menée par Test Achats dans 212 Points Poste et bureaux de poste" (n° 14361)

01.01 Tanguy Veys (VB): De aanleiding tot mijn vraag is het onderzoek van Test-Aankoop bij 212 postpunten en postkantoren in België. De conclusie was dat de postpunten nog steeds geen volwaardig alternatief vormen voor postkantoren. Ik citeer Test-Aankoop: "Geen enkel verkooppunt behaalde een zeer goede eindscore. Minder dan één op vijf krijgt een goede eindscore. 7,5 % doet het zelfs ronduit slecht". Volgens Test-Aankoop scoren vooral de postpunten slecht. Daarom pleit men voor kwaliteitscontroles door een onafhankelijke instelling.

Drie jaar geleden voerde men een gelijkaardig onderzoek uit en de postpunten bleken niet opgewassen tegen hun taken. De Post, nu bpost, beloofde opleidingen en informaticaprogramma's voor de uitbaters van de postpunten. Naar aanleiding van het recente onderzoek van Test-Aankoop bij de 212 postpunten besluit Test-Aankoop dat de dienstverlening er nog altijd niet op is verbeterd. Test-Aankoop spreekt over incompetentie en slechte wil.

Mijnheer de minister, de problematiek van de postpunten is niet nieuw. Zeker bij de start waren er startproblemen en groeipiïnen. Continuïteit bij de private partners is niet altijd evident, in tegenstelling tot postkantoren, waar de continuïteit is gegarandeerd, ook na een enorme snoeigolf. Bij postpunten hangt het ervan af: een commerciële zaak stopt, verandert van uitbater, verhuist, stelt andere prioriteiten... Het is zeer moeilijk om daar de continuïteit en de doorstroming te verzorgen na gegeven opleidingen.

In antwoord op het onderzoek heeft bpost verklaard niet akkoord te gaan met de resultaten ervan. Bpost-woordvoerder Piet Van Speybroeck stelde ter zake: "Wij laten externe, onafhankelijke organisaties geregeld onderzoeken uitvoeren. Daaruit blijkt dat de dienstverlening systematisch verbeterde. Van 80 % begin 2011 evolueerden we naar 95 % vandaag". Bpost stelde ook dat Test-Aankoop zeer specifieke zaken onderzocht en tot na de komma ging om te kunnen zeggen dat de postpunten slecht worden geëvalueerd.

Ik sla Test-Aankoop hoog aan, mijnheer de minister. Als het met dergelijk onderzoek naar buiten komt, is dat wel degelijk onderbouwd en heeft men reden om tot die conclusies te komen. Ik zou van u graag vernemen of u de analyses en conclusies deelt uit het onderzoek van Test-Aankoop in 2012 inzake postpunten en postkantoren. Zo ja, welke maatregelen werden genomen? Zo nee, waarom niet?

01.02 Minister Paul Magnette: De bevindingen van Test-Aankoop komen volgens bpost alleszins niet

overeen met de resultaten van het onderzoek naar de kwaliteit van de dienstverlening, dat in opdracht van bpost jaarlijks door onafhankelijke organismen wordt uitgevoerd.

Dat onderzoek gebeurt volgens de methode van *mystery shopping*. Jaarlijks worden 5 000 transacties uitgevoerd, waarbij de verkooppunten op een 60-tal criteria worden getest, waaronder de meest relevante en meest gevraagde producten en diensten. Uit die resultaten blijkt inderdaad dat de dienstverlening verbeterd, van een score van 80 % begin 2011 naar een score van 95 % vandaag.

Bpost verwijst ook naar de klanttevredenheidstudies, eveneens door externe organisaties uitgevoerd, die uitwijzen dat 90 % van de klanten tevreden is over het onthaal en de dienstverlening in de postkantoren en de postpunten.

Bpost wijst er ook op dat de veeleer slechte scores die Test-Aankoop optekent het gevolg zijn van 2 specifieke elementen, die het resultaat vertekenen: ten eerste, het feit dat niet de goedkoopste formule voor het verzenden van pakjes werd aangeboden en, ten tweede, het ontbreken van het bericht van ontvangst voor een internationale aangetekende zending.

Met betrekking tot het verzenden van pakjes geeft bpost toe dat spontaan meestal een formule wordt aangeboden die niet de goedkoopste is, maar heel wat voordelen biedt, zoals een levering de volgende dag en een opvolging van het pakje gedurende het hele traject. De formule is slechts 20 cent duurder dan de basisdienst. Volgens bpost is dat ook wat de klanten in het overgrote deel van de gevallen verwachten.

Met betrekking tot de internationaal aangetekende zending zal bpost erover waken dat het afgiftebewijs, dat zeer zelden wordt gevraagd, overal beschikbaar zal zijn.

Gezien de zeer uiteenlopende vaststellingen en verklaringen van bpost als reactie op het onderzoek van Test-Aankoop denk ik dat een en ander moet worden genuanceerd.

01.03 Tanguy Veys (VB): Meneer de minister, ik dank u voor uw antwoord, waarin ik de persmededeling van bpost heb kunnen lezen.

U hebt ongetwijfeld gelijk wanneer u pleit voor enig nuancering van de resultaten van Test-Aankoop. Maar zelfs als we de nuanceringen in overweging nemen, komt bpost niet goed uit het onderzoek en zijn de resultaten tegenstrijdig met de cijfers die bpost zelf hanteert.

U werpt dan wel op dat het aangeboden product niet het goedkoopste is en slechts 20 eurocent duurder is, maar u moet het bekijken vanuit het standpunt van de klant. Dat is ook de taak van Test-Aankoop.

Daarom dring ik erop aan dat u verder werk maakt van een doorlichting van de postpunten, die al sinds hun oprichting pijnpunten zijn. Ze moeten zo onafhankelijk mogelijk zijn en de klanten ten goede komen.

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

02 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de overweg ter hoogte van het station van Ternat" (nr. 14364)

02 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le passage à niveau à la hauteur de la gare de Ternat" (n° 14364)

02.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de provincie Vlaams-Brabant heeft een dienstenopdracht uitgeschreven voor de haalbaarheidsstudie van een ongelijkgrondse kruising van de N285 met de spoorlijn 50 ter hoogte van het station van Ternat.

Nu blijkt dat in dit voorstel enkel rekening wordt gehouden met de mogelijkheid dat de steenweg onder de spoorlijn doorgaat en dat de dienstenopdracht niet vraagt om het aanpassen van de spoorlijn zelf te onderzoeken. De reden zou zijn dat Infrabel de afschaffing van deze overweg niet als een prioriteit ziet in zijn strategisch plan Overwegen. De N285 is echter vrij smal door lintbebouwing en er zullen wellicht heel wat huizen moeten sneuvelen, reden voor de bekommernissen en ongerustheden bij de lokale bevolking.

Wat is het standpunt van Infrabel aangaande de specifieke situatie in Ternat?

Welke criteria worden gebruikt om te bepalen of een overweg al dan niet prioritair moet worden afgeschaft in het strategisch plan Overwegen?

02.02 Minister **Paul Magnette**: De geselecteerde overwegen voldoen aan minstens een van volgende criteria: ten eerste, Infrabel was al bezig met de afschaffing van de overweg bij de opmaak van het plan Overwegen; ten tweede, de overweg is betrokken bij een groot project van Infrabel zoals bijvoorbeeld het Gewestelijk ExpresNet of het verhogen van het aantal sporen; ten derde, het betreft een van de meest risicovolle knelpuntoverwegen – 29 van de 79 knelpuntoverwegen werden geselecteerd; of ten vierde, het betreft een overweg op een van de drukste baanvakken inzake treinverkeer.

De afschaffing van de overweg aan het station van Ternat werd op basis van de vier bovenstaande criteria niet als prioriteit opgenomen. Een bijkomend criterium is echter dat wanneer zich een opportuniteit voordoet om bijkomende overwegen af te schaffen Infrabel deze zal benutten. De haalbaarheidsstudie die nu voor Ternat door de provincie Vlaams-Brabant wordt opgestart past hierin.

Infrabel is zich net als een aantal andere partijen die meewerken aan deze haalbaarheidstudie bewust van de problematiek die deze overweg betekent. Via de haalbaarheidsstudie die is uitgeschreven wil Infrabel onderzoeken op welke manier deze overweg kan worden vervangen en wat daar de impact van is.

Verskillende aspecten moeten in die studie worden belicht, zoals het ruimtelijk aspect, de mobiliteit, de bodemgesteldheid en de financiële en ruimtelijke haalbaarheid.

Het scenario waarin de N285 onder de spoorweg doorloopt, zal wellicht aan bod komen in de studie, maar is niet het enige te onderzoeken scenario.

Het bestek vraagt echter niet om een scenario uit te werken waarin het hele spoorlichaam wordt verhoogd of verlaagd. De kosten en hinder die een dergelijke ingreep tijdens en na de werken met zich meebrengen, hebben de partij ertoe aangezet om dat scenario in de studie niet te laten onderzoeken.

02.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de klachten bij de klantendienst van de NMBS" (nr. 14369)**

03 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les plaintes déposées auprès du service à la clientèle de la SNCB" (n° 14369)**

03.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag is het vervolg van een vraag aan staatssecretaris Wathelet, bevoegd voor ombudsdiensten.

De Europese verordening 1371/2007 bepaalt dat de klant de mogelijkheid heeft een klacht in te dienen over de dienstverlening van de spoorwegondernemingen en dat die klachten binnen de maand moeten worden behandeld. Indien de spoorwegonderneming een diepgaand onderzoek dient te voeren betreffende de klacht, dan wordt de antwoordtermijn verlengd tot drie maanden.

Op 28 april 2010 werd de wetgeving van toepassing die bepaalt dat de ombudsdienst voor de treinreiziger werd omgevormd tot een beroepsinstantie. De ombudsdienst moet bijgevolg klachten weigeren wanneer die niet eerst zijn voorgelegd aan de spoorwegonderneming zelf. Pas in tweede instantie mag de ombudsdienst optreden als beroepsorgaan.

Hoeveel klachten kreeg de klachtendienst van de NMBS zelf via de ombudsdienst Spoor?

Hoeveel van die klachten waren eerder al intern behandeld?

03.02 Minister **Paul Magnette**: De NMBS geeft mij aan dat op 39 569 ontvangen klachten in 2011 5 045 haar via de ombudsman werden doorgegeven. Een grote meerderheid daarvan werd nog niet in een eerste fase door de NMBS behandeld. De ombudsman geeft elke klant echter informatie over de geldende regels en over de procedure die moet worden gevolgd wanneer de NMBS een klacht heeft onderzocht. Het is nodig de klanten blijvend te informeren over de verplichting zich eerst tot de klantendienst van de NMBS en pas dan tot de ombudsman te wenden.

03.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik dank de NMBS voor het eerlijke antwoord.

Het is uw bevoegdheid niet, mijnheer de minister, maar ik wil het toch als repliek meegeven. De kern van de zaak is dat onze wettelijk geregelde ombudsdienst een beroepsinstantie is voor personen die bij de NMBS zelf al een klacht hebben ingediend. Hij moet dus in feite klachten die niet eerst bij de NMBS zijn ingediend, weigeren. Dat gebeurt niet.

Bovendien is er het toenemende financiële aspect van de ombudsdienst. Men schermt met het aantal behandelde vragen. Als de NMBS toegeeft dat zij de meeste van de door de ombudsdienst doorgestuurde 5 045 vragen vooraf nog niet heeft behandeld, dan zit er iets pertinent fout in de werking.

Ik ga met het antwoord terug naar uw collega die bevoegd is voor de ombudsdienst en zal het hem voor de voeten gooien.

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

04 **Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'organisation de Job Days par la SNCB" (n° 14384)**

04 **Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Job Days van de NMBS" (nr. 14384)**

04.01 **Ronny Balcaen** (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous avais posé une question écrite, en septembre dernier, sur l'organisation des Job Days à la SNCB. À l'époque, vous m'aviez donné une réponse factuelle dans laquelle vous précisiez le nombre et la localisation des Job Days organisés par la SNCB d'octobre 2011 à octobre 2012.

De ces informations, il ressort que la Région de Bruxelles-Capitale est représentée avec des journées organisées à Bruxelles-Midi (8) et à Schaerbeek (2). La Flandre l'est aussi avec Anvers (1), Gand (1) et Malines (4). La grande majorité de ces Job Days est organisée en néerlandais. Je ne vais pas refaire la liste de toutes ces manifestations.

Monsieur le ministre, comment se fait-il qu'aucun Job Day ne soit organisé en Wallonie? Comment se fait-il que très peu de Job Days soient organisés en français?

N'avons-nous pas de candidats accompagnateurs et de candidats techniciens-électromécaniciens en Wallonie? C'est la question qui me taraude l'esprit depuis la réception de votre réponse.

04.02 **Paul Magnette**, ministre: Monsieur Balcaen, j'espère que ma réponse vous libérera l'esprit!

Le Groupe SNCB organise des Job Days afin de recruter sur la formule "tout en un jour" un grand nombre de personnes dans des métiers en pénurie et dans des sièges de travail traditionnellement difficiles à combler. C'est notamment le cas à Bruxelles et dans certains sièges de travail en Flandre.

L'organisation d'une telle journée mobilise du personnel du Groupe SNCB et demande un minimum d'investissement en temps. Cette journée de recrutement comprend une visite du siège de travail ou une séance d'information, une présentation du métier, des tests d'aptitude, un entretien avec un jury et, éventuellement, une visite médicale le soir-même.

Pour l'instant, les sièges de travail situés en Wallonie rencontrent moins de difficultés de recrutement. En effet, davantage de candidats francophones postulent auprès du Groupe SNCB. À titre d'exemple, à

Bruxelles, le Groupe SNCB est à la recherche de 2 techniciens électromécaniciens néerlandophones depuis 29 semaines. Au cours de cette période, le Groupe SNCB n'a enregistré que 15 candidatures dont un seul candidat est lauréat. Pour un recrutement francophone similaire, le Groupe SNCB a réceptionné, sur une période de 15 jours, 96 candidatures dont 13 candidats sont lauréats.

Il n'est cependant pas exclu que le Groupe SNCB organise de tels Job Days également pour le Sud du pays si, à l'avenir, les besoins en recrutement le nécessitaient. Par ailleurs, des initiatives plus locales ont été organisées, notamment pour la région d'Arlon.

Il convient également de spécifier que parallèlement à ces Job Days, les campagnes de recrutement traditionnelles se poursuivent pour l'ensemble du pays.

04.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Après cela, on dira encore que les Wallons ne veulent pas travailler!

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het stiptheidsrapport van oktober 2012 en het actieplan stiptheid" (nr. 14385)

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers van Infrabel" (nr. 14495)

05 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rapport sur la ponctualité d'octobre 2012 et le plan pour la ponctualité" (n° 14385)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité d'Infrabel" (n° 14495)

De **voorzitter**: Al de vragen van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

05.01 Steven Vandeput (N-VA): Infrabel heeft de stiptheidscijfers van oktober 2012 bekend gemaakt.

83,1 % van de reizigerstreinen reed op tijd. In België betekent dit dat een trein niet meer dan zes minuten te laat is. Dit is minder dan in oktober vorig jaar, toen het 84,4 % was. Er werden 1,5 % of 1729 treinen afgeschaft. In oktober 2011 waren dat er 1,3 % of 1407.

De belangrijkste vertragingsoorzaken zijn schade aan het materieel, storingen aan de infrastructuur, incidenten op buitenlandse netwerken, kabeldiefstallen en aanrijdingen van personen. Als we de globale cijfers voor 2012 tot nu bekijken, blijkt dat de stiptheid sinds het rampjaar 2010 slechts minimaal is verbeterd.

Ik kan hier nog een grote berekening aan toevoegen, maar ik zou willen overgaan tot de kern van mijn vraag. Begin 2011 hebben de raden van bestuur van de NMBS-Groep een gezamenlijk actieplan goedgekeurd om de stiptheid te verbeteren op basis van een audit van Arthur D. Little, een rapport dat we hier in de commissie ook besproken hebben. Er werden toen 128 maatregelen aangekondigd voor een totaalbedrag van 536 miljoen euro, die zouden moeten zorgen voor een stiptheid van 90 % in 2015. Dit is slechts twee jaar en een halve maand van ons verwijderd. Een van de maatregelen was de aanstelling van een stipheidsmanager bij Infrabel, die vertragingen zo snel mogelijk moet aanpakken. Bij de NMBS werd een stipheidsteam aangesteld, belast met het transversale onderzoek van de aspecten die betrekking hebben op de stiptheid.

Een en ander geeft aanleiding tot volgende vragen. Hoe verklaart de NMBS-Groep de beperkte vooruitgang inzake stiptheid sinds 2010? Hoe evalueert de groep het actieplan stiptheid in het algemeen en de aanstelling van de stipheidsmanager en het stipheidsteam in het bijzonder? Ten slotte, hoeveel van de 128 maatregelen zijn intussen geïmplementeerd? Welke maatregelen konden nog niet geïmplementeerd worden en waarom niet?

Ik dank u alvast voor uw antwoorden.

05.02 Minister **Paul Magnette**: Ik vind ook dat de stiptheidscijfers van oktober onaanvaardbaar zijn voor de reizigers. Mijn beleidscel heeft bestudeerd hoe, in het kader van de hervorming, het management van de NMBS-Groep meer gemotiveerd kan worden om tot betere resultaten te komen.

Wat de stiptheid sinds 2010 betreft, is het zo dat we te maken hebben met een snel evoluerende maatschappelijke context, waarbinnen agressie, vandalisme, zelfdoding, spoorloperij en kabeldiefstal een steeds grotere rol spelen en deze een belangrijke factor vormen in het stijgend aandeel van de primaire oorzaak van de vertraging die gecatalogeerd wordt onder de naam derden. De NMBS-Groep pakt deze problematiek dan ook aan.

Ook de infrastructuur voor het treinaanbod wordt voortdurend aangepast. Er zijn het noodzakelijk onderhoud en de geplande investeringswerken, zoals voor de Diabolo en de GEN-werken. Er zijn steeds nieuwe technologieën op het vlak van de tractie, de informatieverstrekking en beheer van het verkeer, zoals EMA, ARS, EBP, ETCS en TBL+. Het is ook noodzakelijk dat het personeel hiermee vertrouwd raakt.

De belangrijkste vertragingsoorzaken voor oktober 2012 waren schade aan het rollend materieel, storingen aan de infrastructuur, incidenten op buitenlandse netwerken en kabeldiefstallen. In het gemeenschappelijk actieplan, opgesteld met de specialisten van Arthur D. Little, werd voor 2012 een stiptheidsprognose geprojecteerd van 87,9 %. De stiptheidsprognoses in het stipheidsactieplan werden geformuleerd op gekende en dus objectieve argumenten uit de dienstverlening van de jaren 2005-2010.

Intussen zijn die omstandigheden infrastructureel en conceptueel gewijzigd, en ontstond de noodzaak het actieplan van twee jaar te actualiseren. De prognoses werden evenwel ook gemaakt op basis van gepercipieerde argumenten, zonder dat die de facto waren gestaafd. Wegens voormelde redenen en gezien de grote moeilijkheid een actieplan met 128 acties rigoureus en met het nodige effect op te volgen, werd binnen Infrabel en de NMBS het actieplan uit 2010 geactualiseerd.

In die actualisatie werden een aantal specifieke bedrijfsprioritaire acties gedefinieerd die aan een gain-painanalyse, de verwachte stiptheidswinst door de voorziene investeringen in een bepaalde periode, werden onderworpen. Voor de andere van de 128 maatregelen werden er een aantal voorzien als triggers voor de business: de winter- en herfstproblematiek – bijvoorbeeld adhesie – en diverse punctuele evenementen zoals zomerfestivals.

Het merendeel van de 128 acties werd geressorteerd in een tender die wordt opgevolgd en bijgestuurd door de hiërarchische lijn, maar in geval van noodzaak wordt geëvalueerd door het management. Concreet betekent dit dat de evaluatie van het actieplan in het algemeen de verdienste heeft de brede waaier van de toenmalige gedefinieerde stiptheidsbeïnvloedende elementen in kaart te brengen in een budgettaire context.

Na twee jaar drongen een actualisatie en vooral een prioritisering zich op. Door de werking van de stipheidsmanager is een bedrijfshorizontale lijn gecreëerd doorheen alle geledingen van de organisatie, om de stiptheid bestendig op te volgen en te optimaliseren. Hierdoor werd een actualisatie van het actieplan bekomen en wordt er constant geïnformeerd over de eigen performantie.

Ten slotte, de stipheidsmanager zorgt voor de conceptuele aanpak van de stiptheid, waar nodig steeds in samenwerking met de NMBS. Op voorstel van de stipheidsmanager en zijn team werd het actieplan stiptheid geactualiseerd. Onder invloed van de eerder genoemde evoluerende maatschappelijke context werd met een aantal nieuwe acties gestart die kaderen in de context van de kabeldiefstallen, zelfmoorden, spoorloperij en invloeden van treinen met vertraging vanuit het buitenland. Van de 128 acties werden er ondertussen 23 afgewerkt. De andere acties werden in het geactualiseerde actieplan geherdefinieerd zoals hiervoor beschreven. De NMBS-Groep merkt op dat een aantal acties, zoals bijvoorbeeld deze met betrekking tot de verbetering van de infrastructuur, van lange duur is.

05.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, u hebt een antwoord voorgelezen wat u door de gezamenlijke groep werd bezorgd. Ik heb geprobeerd daar een lijn in te vinden. Ik weet niet of u die zelf hebt gezien in het antwoord dat u komt voor te lezen.

Ik stel vast dat men blijft verwijzen naar plannen, naar actualisering en aanpassing, maar wanneer wordt effectief actie ondernomen en resultaat geboekt? Men mag naar de kabeldiefstallen verwijzen of naar

mensen die voor de trein springen, maar structureel zit er toch iets fout.

Ik kan mij moeilijk indenken dat wij na veel zoeken en zwoegen de CEO's niet naar het Parlement hebben gekregen om daarover van gedachten te wisselen en uit te zoeken wat mogelijk is en wat het voordeel van de twijfel krijgt, om dan twee jaar later geen evaluatie te krijgen of geen actie te zien. Ik begrijp dat niet.

De reizigers vragen geen plannen, geen excuses, geen compensaties. Zij willen dat de treinen stipt rijden. Vandaag weet men op welk uur men in het station moet zijn, maar men weet totaal niet wanneer men zal raken waar men moet zijn met de NMBS. Dat is een probleem. De doelstelling voor 2012 was destijds volgens het plan 87,9 %. Daar staan wij nog ver vanaf. Er is enige ernst geboden met betrekking tot dit probleem.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gare de Lessines" (n° 14386)

06 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het station Lessen" (nr. 14386)

06.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je vous prie de bien vouloir m'excuser d'encombrer les travaux de notre commission avec une problématique purement locale. La question avait été posée sous forme écrite mais n'a pas eu de réponse et, comme je suis particulièrement attentif au devenir de la ville de Lessines, trop souvent oubliée, j'ai tenu à revenir avec cette question.

Monsieur le ministre, la SNCB justifie souvent le manque d'investissement en gare de Lessines par le fait qu'elle est de moins en moins fréquentée. Pourtant, de nombreux Lessinois sont demandeurs d'une gare en meilleur état et de fréquences plus régulières. À l'heure actuelle, nombre d'entre eux sont obligés de prendre leur voiture pour aller jusqu'à la gare de Grammont, d'Ath, de Silly ou d'Enghien afin de bénéficier d'un service correct. Ainsi, comptabiliser le nombre de voyageurs qui transitent par la gare de Lessines n'est que peu pertinent. En outre, depuis ce 9 décembre 2012, la ligne Ath-Lessines est victime de la suppression de trains, ce qui ne va pas arranger les choses.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me préciser le nombre de Lessinois qui ont un abonnement SNCB et à partir de quelle gare ils commencent leur voyage?

Dans votre réponse à la question écrite n° 10541, vous précisez qu'à la gare de Lessines, il est prévu de construire un couloir sous voies donnant accès aux quais. Selon certains plans qui circulent, notamment sur internet, ce couloir serait jumelé à un tunnel routier. Pourriez-vous me donner quelques précisions concernant ce chantier?

Enfin, je ne résiste pas à vous interroger sur le contenu du site web de la section locale du PS de Lessines et de son programme en vingt actions prioritaires lors des dernières élections communales. Celui-ci dit ceci: "d'ici 2014, nous lancerons des travaux de restauration et d'aménagement de la gare. Nous avons pour cela, d'ores et déjà, convenu avec le cabinet du ministre des Entreprises publiques une restauration complète de la gare de Lessines, avec des guichets et une salle d'attente intégrée au bâtiment de gare et digne d'une ville de près de 20 000 habitants. L'ensemble des locaux sera restauré et réaffecté, la ville recevant la gestion et l'occupation de la majeure partie non occupée par la SNCB. Le niveau fédéral investira 900 000 euros dans le projet."

Monsieur le ministre, confirmez-vous cette bonne nouvelle dans le cadre de la finalisation du PPI 2013-2025?

06.02 Paul Magnette, ministre: Monsieur le président, monsieur Balcaen, les abonnements SNCB, domicile-travail et domicile-école, réunis pour Lessines donnent un total de 1 851 validations de Cartes Train pour l'année 2011.

Il y a bien un projet de couloir sous voies avec accès pour les personnes à mobilité réduite en gare de Lessines. Celui-ci est à l'étude au sein d'Infrabel. L'introduction de l'avant-projet pour le permis d'urbanisme est prévu pour le second semestre 2013. La construction, quant à elle, est planifiée en 2015. Il n'est pas

prévu de jumeler ce couloir sous voies avec un tunnel routier.

Par ailleurs, la section locale du PS de Lessines est bien informée, puisqu'un budget de 900 000 euros pour des travaux de restauration et d'aménagement de la gare de Lessines est effectivement prévu dans le projet de plan d'investissement sur la période 2015-2016. Toutefois, si la locale d'Ecolo de Lessines m'avait posé la question, je lui aurais donné la même réponse.

06.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

07 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dreigende sluiting van een 7-tal keukens in verschillende werkplaatsen van de NMBS" (nr. 14420)

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de actie van ACOD-Spoor en ACV Transcom in Gent-Sint-Pieters" (nr. 14572)

- mevrouw Bercy Slegers aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de sluiting van NMBS-bedrijfsrestaurants" (nr. 14599)

07 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la menace de fermeture de sept cuisines dans différents ateliers de la SNCB" (n° 14420)

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'action de la CGSP-Cheminots et de la CSC Transcom à Gand-Saint-Pierre" (n° 14572)

- Mme Bercy Slegers au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fermeture de certains restaurants d'entreprise de la SNCB" (n° 14599)

07.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, enige tijd geleden heeft ACOD Spoor bij de NMBS geprotesteerd tegen de geplande sluiting op 1 januari van een zevental keukens in de werkplaatsen van de NMBS. ACOD Spoor heeft onder meer actie gehouden aan het station van Gent-Sint-Pieters, waarbij de sluiting werd aangeklaagd. Die beslissing zou zijn genomen zonder dat daartoe het nodige paritair overleg zou hebben plaatsgevonden.

Intussen, na de actie van 4 december, heeft de NMBS op 6 december op het nationaal paritair subcomité blijkbaar laten weten dat de acht volgens de lijst met sluiting bedreigde keukens in werkplaatsen toch niet gesloten zouden worden. Aanvankelijk werd gesteld dat vanaf 1 januari de keukens in Oostende, Kortrijk, Gentbrugge, Merelbeke, Antwerpen-Noord, Schaarbeek, Vorst en Kinkempois gesloten zouden worden omdat de nodige fondsen voor moderniseringswerken er niet meer waren. Dat zou opgevangen worden via het exploitatietekort, zodanig dat eerst een studie zou plaatsvinden over de kosten.

Mijnheer de minister, graag had ik van u vernomen welke de werkwijze was? Eerst werden de plannen doorgevoerd om vanaf 1 januari 2013 – naar men mij zegt zonder paritair overleg – die keukens te sluiten, terwijl eenmaal die actie plaatsgevonden had aan het station van Gent-Sint-Pieters, daarop alsnog werd teruggekomen op het paritair subcomité. Kunt u motiveren waarom die sluiting zou plaatsvinden? In welke alternatieven zou in dat geval voor de getroffen personeelsleden voorzien worden?

In welke mate gaat of ging u akkoord met de werkwijze van de NMBS, namelijk beslissen zonder paritair overleg en zonder in alternatieven te voorzien voor het personeel? Als u niet akkoord ging, waarom niet? Welke beslissing moest er volgens u dan wel genomen worden?

Ook had ik graag vernomen of het klopt dat die beslissing in eerste instantie werd genomen zonder paritair overleg. Wat is daarvan de motivatie?

07.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, de aanleiding voor mijn vragen is dezelfde als die

van de heer Veys.

De keukens gaan dicht op 1 januari. De bonden klagen aan dat de beslissing zonder overleg is gebeurd en dreigen dus met een staking.

Wat is de aanleiding voor het sluiten van de keukens? Hoeveel besparingen worden hierdoor gerealiseerd? Waaruit bestond de actie van de bonden? Gebeurde dit tijdens de werkuren? Hoe werd hiermee door de NMBS omgegaan? Werde een formele stakingsaanzegging ingediend? Zo ja, voor wanneer?

07.03 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, ik ga niet alles herhalen wat mijn voorgangers hebben gezegd.

Mijn vraag gaat uiteraard ook over de motivatie van de sluiting. Zijn er studies gebeurd over hoeveel met deze sluiting zou kunnen worden bespaard? Werden alternatieven onderzocht? Zal dat in de toekomst nog worden onderzocht?

07.04 Minister Paul Magnette: De nettokosten van de activiteit van de bedrijfsrestaurants, die worden beheerd door de NMBS-Holding – 19 restaurants en 3 sandwichbars, worden verdeeld over de 3 vennootschappen van de NMBS-Groep.

Die verdeling gebeurde tot 2011 op basis van het aantal personeelsleden dat elke vennootschap tewerkstelde. Sinds 2012 wordt de verdeling bepaald volgens het aantal bezoekers dat personeelslid is bij elk van de 3 bedrijven.

Omdat 10 bedrijfsrestaurants in de werkplaatsen van de NMBS zijn ondergebracht, krijgt deze iets minder dan de helft van de nettokosten aangerekend. De NMBS heeft aan de NMBS-Holding laten weten dat ze, gebonden door haar streven naar een financieel evenwicht, haar financiële bijdrage voor het openhouden van de bedrijfsrestaurants vanaf 2012-2013 drastisch zal beperken.

Vooraf rekening houdend met de hoge vaste kosten die de exploitatie in eigen beheer van bedrijfsrestaurants met zich meebrengt, is een dergelijke activiteit vrijwel deficitair. Dat geldt zeker voor restaurants met een gemiddelde of zwakke klantenbezetting of waar men met hoge personeelskosten wordt geconfronteerd omdat er met herbenutigd personeel wordt gewerkt. Dat zijn medewerkers die medisch ongeschikt werden verklaard voor hun gewone functies.

Ingevolge de voormelde beslissing van de NMBS zag de NMBS-Holding zich dus genoodzaakt tegen 1 januari 2013 8 restaurants die zich in de NMBS-werkplaatsen bevinden te sluiten. Het betreft meer bepaald de tractiewerkplaatsen in Schaarbeek, Vorst, Kinkempois, Kortrijk, Merelbeke, Oostende, Antwerpen-Noord en de centrale werkplaats in Gentbrugge.

De vakbondsorganisaties hebben altijd belang gehecht aan het dossier van de bedrijfsrestaurants. Daarom wordt elke reorganisatie met betrekking tot de bedrijfsrestaurants aan de nationale paritaire subcommissie toegelicht.

Met het oog op de vergadering van de paritaire subcommissie op 5 december 2012 werd dan ook aan de leden van die commissie een informatiedocument bezorgd over de sluiting van de betrokken 8 bedrijfsrestaurants, de gevolgen ervan en het communicatieplan voor het personeel.

Het plan voorzag erin dat het personeel van die restaurants zou worden tewerkgesteld in andere bedrijfsrestaurants of desgevallend bij andere diensten van de NMBS-Groep. Als gevolg van het sociaal overleg van 5 december en de bereidheid van de erkende vakorganisaties om een alternatieve exploitatieformule voor alle bedrijfsrestaurants te onderzoeken, werd de sluiting van de restaurants van de betrokken werkplaatsen van de NMBS uitgesteld tot 1 maart 2013. Op basis van de bevindingen van dit onderzoek kan een nieuw voorstel worden toegelicht bij de nationale paritaire subcommissie. De communicatie hierover aan de betrokken personeelsleden gebeurt op 6 en 7 december 2012.

07.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik had ten dele in de vraag aangegeven dat het al positief was dat de beslissing minstens tot maart 2013 is uitgesteld. Ik begrijp de motivatie en de werkwijze in die zin dat, als men iets voor het paritair comité brengt

op 5 december om het op 1 januari ingang te doen vinden, het redelijk kort dag is. Misschien kan men in de toekomst in wat langere termijnen voorzien, zeker voor dergelijke beslissingen. Die hebben immers gevolgen voor de betrokken personeelsleden, niet alleen diegenen die tewerkgesteld zijn in de keukens. Bedrijfseconomisch is het eigen aan elke bedrijfskeuken, ik neem aan ook hier in het Parlement, dat de werkgever moet opleggen voor de maaltijden. De personeelsleden van de NMBS kunnen daar voor 6 euro een warme maaltijd krijgen. Ik vermoed niet dat dit de kostprijs dekt. Men zal daar dus moeten bijpassen. Ik meen dat dit eigen is aan een bedrijfskeuken.

Ik dring er echter op aan dat het onderzoek degelijk gebeurt. Hopelijk komt men met een oplossing die ook het personeel ten goede komt.

07.06 Steven Vandeput (N-VA): Ik kan de heer Veys eigenlijk niet helemaal volgen in zijn redenering. Het is duidelijk dat er niet een trein meer op tijd zal rijden omdat men wel of niet een broodje kan kopen in het eigen bedrijfsrestaurant ter plaatse.

Ik heb een vraag gesteld over de effectieve besparing die hieruit kan voortvloeien. Het is natuurlijk niet zomaar dat ik geen antwoord krijg op de specifieke vraag hoeveel hiermee eigenlijk wordt bespaard. Volgens de informatie waarover ik beschik zou men veel beter al de mensen die daar 's middags gaan eten met de trein naar Wittamer op de Zavel kunnen sturen om hen daar een broodje te laten eten, dan ze bij de persoonlijke Panos van de NMBS een broodje te laten eten.

Wat mij stoort in het verhaal is opnieuw dat men een actie voert en dreigt met meer acties waardoor men eigenlijk elke bespreking al van tevoren blokkeert. Opnieuw is er op dat vlak bij de bonden totaal geen bereidwilligheid om zelfs maar mee te denken in de richting van een meer efficiënte organisatiestructuur of een meer efficiënt beheer van de middelen die elk jaar aan de NMBS worden toegekend.

Het kan er bij mij dan ook niet in dat men op een-twee-drie uitstel krijgt. We zullen later dan wel zien wat de oplossing zal zijn. Ik ben er wel van overtuigd dat wij op die manier geen budget in evenwicht zullen hebben in 2015.

07.07 Bercy Slegers (CD&V): Mijnheer de minister, ik vind het goed dat er een uitstel is want het lijkt mij beter om de zaken goed te bestuderen vooraleer een beslissing te nemen. Ik hoor dat de studie over de alternatieve formules klaar zal zijn tegen 1 maart 2013. Op dat moment zal er ook duidelijkheid zijn voor het personeel dat daar tewerkgesteld is. Ik vind het belangrijk dat daarover duidelijk is vooraleer de beslissing kan worden doorgevoerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nood aan een kus-en-rijzone aan het station van Leuven" (nr. 14443)

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la nécessité d'une zone kiss and ride à la gare de Louvain" (n° 14443)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in het verleden heb ik het reeds gehad over de nood aan een strook ter hoogte van het station van Leuven, waardoor men aan de achterkant personen zou kunnen oppikken of afhalen, een zogenaamde zoen- en rijzone. Het is nu bijna onmogelijk om dat te doen zonder de veiligheid van reizigers en voorbijgangers in gevaar te brengen. Vaak parkeert men niet reglementair en auto's stoppen zelfs in het midden van de weg, waardoor het verkeer wordt opgehouden en de verkeersveiligheid ernstig in het gedrang komt.

Men suggereert om tot een oplossing te komen aan de achterkant van het station van Leuven, mogelijk al op het grondgebied van Kessel-Lo. De ondergrondse parkeergarage van de NMBS-Holding onder de Kop van Leuven zou daarvoor een ideale locatie zijn. Er is daar immers nog genoeg ruimte. Naar verluidt zou slechts een tiental parkeerplaatsen op de -1 verdieping dichtbij de lift hiervoor moeten wijken. Men kan via dat systeem trouwens nu al reizigers afzetten. Iedereen kan immers de parking onder het station van Leuven voor tien minuten gebruiken zonder daarvoor te moeten betalen.

In de commissie van 5 juni dit jaar verklaarde u: "Momenteel ziet de NMBS-Holding geen beschikbaar terrein voor de aanleg van een kiss-and-ridezone" – ik hoor liever: een kus- en rijzone – "aan het station van Leuven aan de kant van Kessel-Lo. De NMBS-Holding is wel voorstander van de inrichting van een kiss-and-ridezone in de ondergrondse parkeergarage, waarbij 15 minuten gratis parkeren geldt en wil instaan voor de bewegwijzering".

Mijnheer de minister, zes maanden later verneem ik graag van u of er reeds werk werd gemaakt van een kus- en rijzone in de ondergrondse parkeergarage aan het station van Leuven. Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom dan niet, wanneer dan wel en op welke wijze?

08.02 Minister **Paul Magnette**: De signalering werd in september 2012 uitgebreid. Er werden borden geplaatst aan de verschillende ingangen, om de klanten erover in te lichten dat ze vijftien minuten gratis kunnen parkeren in de parking Kop van Kessel-Lo. Bovendien beschouwt de NMBS-Groep de parking als voldoende groot. Hij is voorzien van drie verschillende toegangen naar het station. De gebruikers kunnen de parking zonder probleem gebruiken als kiss-and-ride- of pick-upzone.

08.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, dank u voor uw korte antwoord. Ik ben blij te vernemen dat reeds in september het nodige werd gedaan. Ik zou het zelf kunnen gaan vaststellen een dezer dagen. Heeft men enkel borden aangebracht met de melding dat men vijftien minuten gratis kan parkeren in de ondergrondse parking, of zal men expliciet die ruimte via borden "kus- en rijzone" promoten?

Ik denk dat beter borden kunnen worden opgehangen met aanwijzingen voor de locatie van de kus-en-rijzone dan borden met de mededeling dat men 15 minuten gratis kan parkeren in een ondergrondse parking. Dat was trouwens ook de vraag. Zo niet, wil ik er toch op aandringen dat dat alsnog gebeurt. Ik denk immers dat velen nood hebben aan een duidelijk bord dat de kus-en-rijzone promoot.

08.04 Minister **Paul Magnette**: Men kan die 15 minuten gebruiken zoals men wil, als kiss-and-ridezone of voor iets anders.

De **voorzitter**: Daarmee kan ik dit ongetwijfeld belangwekkend incident sluiten.

Het incident is gesloten.
L'incident est clos.

09 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een trein die vanuit het station van Linkebeek vertrok zonder treinbegeleider"** (nr. 14444)

09 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le départ de la gare de Linkebeek d'un train sans accompagnateur de train"** (n° 14444)

09.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, wij hebben treinen die niet vertrekken, treinen die onvolledig vertrekken, treinen die moeten terugkeren en wij hebben ook treinen die zonder treinbegeleider vertrekken. Ik heb nog geen weet van een trein zonder treinbestuurder.

09.02 Minister **Paul Magnette**: Die kan er nog komen.

(...): (...)

09.03 **Tanguy Veys** (VB): Tijdens de ochtend van 29 november, vanaf 9 uur, heeft een stilstaande trein op het traject van Brussel-Zuid naar Charleroi-Zuid in het station van Ukkel-Kalevoet voor vertragingen gezorgd, omdat alle treinen tussen de stations Sint-Genesius-Rode en Brussel-Zuid op één spoor moesten rijden. Om 10 uur was het spoor opnieuw vrij, maar er waren nog gevolgvertragingen tot 20 minuten mogelijk. Ook van en naar Antwerpen waren er vertragingen op de lijn Antwerpen-Brussel-Charleroi.

De stilstaande trein stond aan het perron van Ukkel-Kalevoet, waardoor de reizigers konden overstappen naar een andere trein. De trein was in Linkebeek zonder treinbegeleider vertrokken. Bart Crols, de woordvoerder van de NMBS, verklaarde ter zake: "Als een trein vertrekt zonder treinbegeleider, moet de trein stoppen aan de volgende halte. Daarom is de trein gestopt in Ukkel-Kalevoet. Bovendien moet de

treinbestuurder aan dat station vervangen worden, wat ertoe leidde dat de trein een tijdje stilstond in het station. Er is momenteel een onderzoek bezig naar de juiste omstandigheden van het incident."

Mijnheer de minister, normaal moet de treinbegeleider het vertreksignaal geven, net voor hij opstapt. Mogelijk, maar dat is misschien speculatie van de journalist die het in de pers bracht, maakte een reiziger misbruik van de sleutel die dient om het vertrek in te luiden. De NMBS onderzoekt de zaak nog. Dat waren de perscommentaren die op 30 november in de krant verschenen.

Het toeval wil dat er zeer recentelijk, op vrijdag 7 december, een trein met open deuren tussen Brussel-Zuid en Halle reed, al dan niet met treinbegeleider. Dat wijst erop dat de procedure om een trein geldig te laten vertrekken, in afspraak tussen de treinbestuurder en de treinbegeleider, nog altijd niet volledig in orde is.

Vandaar mijn vraag of er naar aanleiding van dat incident specifieke maatregelen werden genomen. Weet men al welke elementen aan de basis lagen van het vertrek van de trein zonder treinbegeleider?

09.04 Minister **Paul Magnette**: De NMBS-Groep meldt mij dat het onderzoek in verband met deze zaak nog volop aan de gang is. Voorlopig is het dus niet mogelijk om op uw specifieke vragen te antwoorden.

09.05 **Tanguy Veys** (VB): Ik dank u voor het antwoord. Ik zal te gepasten tijde daarop terugkomen.

09.06 Minister **Paul Magnette**: Dat zal goed zijn voor uw statistieken.

09.07 **Tanguy Veys** (VB): Ook voor uw statistieken, mijnheer de minister.

De **voorzitter**: Wij hadden dat misschien beter geweten voor u aan de vraag begon, maar dat terzijde.

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

Vraag nr. 14484 van mevrouw Leen Dierick wordt uitgesteld.

10 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14519)

- de heer **Josy Arens** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de coherentie van het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14565)

- de heer **Damien Thiéry** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14637)

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in het Limburgs spoor in het investeringsplan 2013-2025" (nr. 14640)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 14674)

- de heer **Jef Van den Bergh** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het investeringsplan van de NMBS-Holding" (nr. 14688)

10 **Questions jointes de**

- M. **David Geerts** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14519)

- M. **Josy Arens** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cohérence du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14565)

- M. **Damien Thiéry** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14637)

- **M. Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans le rail limbourgeois dans le cadre du plan d'investissement 2013-2025" (n° 14640)
- **M. Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 14674)
- **M. Jef Van den Bergh** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le plan d'investissement de la SNCB-Holding" (n° 14688)

Vraag nr. 14519 van de heer David Geerts vervalt.

10.01 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, le plan d'investissement 2013-2025 prévoit des économies d'investissement et d'entretien sur de nombreuses lignes, apparemment moins fréquentées – ce qui reste à démontrer, notamment pour les lignes 42 et 161, en province de Liège et de Luxembourg. Le non-entretien de ces lignes revient à prédire leur suppression dans un avenir très proche (de un à cinq ans).

La logique de la SNCB-Holding est la suivante: il faut arrêter d'investir dans les infrastructures où les trains de voyageurs ne sont pas rentables.

Monsieur le ministre, pourquoi n'applique-t-on pas la même logique en ce qui concerne les trains de marchandises?

Le trafic marchandises a diminué de moitié depuis la crise. Il est passé de 70 millions à 40 millions de tonnes (source officielle de la SNCB Logistics). Dès lors, pourquoi le plan d'investissement 2013-2025 prévoit-il 5,5 milliards d'investissements pour le financement du Liefkenshoektunnel (le tunnel payant du ring 2 au nord-ouest de la ville d'Anvers qui se trouve près du lieu-dit Liefkenshoek), sous le fleuve de l'Escaut, dans la province d'Anvers? Comment garantir la viabilité financière de ce projet alors que le trafic marchandises est en chute libre?

10.02 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le président, monsieur le ministre, comme tout le monde, j'ai pris connaissance du plan d'investissement 2013-2025, validé dernièrement par la SNCB-Holding. Je ne vais pas faire ici le commentaire exhaustif de toutes les mesures d'économies envisagées dans ce plan.

Par ailleurs, je ne conteste nullement les principaux investissements consentis en matière de sécurité du réseau après la catastrophe que nous avons connue à Buizingen il y a trois ans.

Cependant, je relève, d'une part, que ce plan maintient le projet que l'on peut qualifier de pharaonique de la gare de Mons, en dépit de dépassements de budgets. Je constate une dépense de l'ordre de 150 millions d'euros. Peut-être que l'on aurait pu faire autre chose avec cet argent et sans doute garder certaines lignes, comme mon collègue Arens vient de le mentionner. Cent nonante-trois trains supprimés, ce n'est pas rien!

D'autre part, ce plan a arrêté des investissements dans les gares de triage de Wallonie et a arrêté le projet de la gare souterraine de l'aéroport de Charleroi – ce qui devrait vous concerner davantage; j'ai entendu dire qu'elle serait mise au frigo.

Je cite vos propos en réponse à ma précédente question: "S'agissant du raccordement de la gare de Gosselies au réseau ferroviaire, le projet sera intégré dans le plan d'investissement (...). Le conseil d'administration de la SNCB-Holding considère que l'engagement formel pour le raccordement de l'aéroport de Gosselies pris en 2005 au sein du comité de concertation pour le raccordement de l'aéroport de Charleroi doit être honoré en l'inscrivant dans le plan pluriannuel."

Manifestement, nous ne sommes plus vraiment dans ce cas de figure.

Monsieur le ministre, le plan en question est-il définitif? Des ajustements budgétaires sont-ils encore possibles? Si oui, à quelles conditions?

Qu'en est-il des gares de triage en Wallonie? Je pense plus précisément au projet de Monceau-sur-Sambre.

Quid de l'abandon d'investissements pour l'aéroport de Charleroi?

10.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, Limburg is een provincie die reeds decennialang stiefmoederlijk behandeld wordt als het gaat over investeringen door de Belgische spoorwegen. Om de zoveel tijd worden her en der plannen gelanceerd, veelal samenlopend met lokale verkiezingen. Om het Limburgs spoor op te waarderen worden allerlei beloftes gedaan, maar tot dusver zonder resultaat. In Limburg wacht men vol verwachting af of daar met het nieuwe investeringsplan 2013-2025 verandering in zal komen. Afgaande op het verleden heeft men echter weinig hoop.

Eventjes ter herinnering, in het investeringsplan 1991-2000 was in 2,8 miljard Belgische frank op 176 miljard voorzien, ofwel 1,6 % van het budget voor capaciteitsuitbreiding. Daarvan werd 400 miljoen frank of 14 % gerealiseerd.

Het investeringsplan 2001-2012 deed nog slechter: 1,2 %, of 1,5 % als men de bocht van Leuven erbij telt, van de investeringen in de capaciteitsuitbreiding. Voor Limburg helaas stellen wij vast dat in 2012 van die 1,2 % slechts 10 %, of 26 % inclusief de bocht van Leuven, effectief werd uitgevoerd.

Als men weet dat Limburg 8,2 % van de Belgische inwoners heeft, moge het duidelijk zijn dat er jarenlang chronisch ondergeïnvesteerd is in het Limburgse spoor. Het resultaat is dan ook dat het Limburgs spoor steeds verder afglijdt en dat weinig mensen toegang vinden tot het spoorvervoer.

Zal het investeringsplan 2013-2025 eindelijk een trendbreuk creëren, een inhaalbeweging bevatten voor het spoor?

Zijn volgende projecten opgenomen in het investeringsplan, projecten waarvan reeds heel lang sprake is: de heropening van spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt en het kruisingstation in Sint-Truiden? Ook het dubbelspoor op lijn 21 tussen Alken en Landen was opgenomen in het investeringsplan 1991-2000 en in het investeringsplan 2001-2012, maar is nog steeds niet uitgevoerd. Hoever staat het met de elektrificatie van spoorlijn 19 tussen Hamont en Mol?

Zijn er nog andere Limburgse projecten noemenswaardig opgenomen in het investeringsplan?

10.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de aanleiding voor mijn vraag is ook het goedgekeurde investeringsplan voor de periode 2013-2025, waarin sprake is van 26 miljard euro aan investeringen. Het merendeel van de financiering van de investering voor de komende 13 jaar zal komen van de federale dotatie van 24,225 miljard euro.

Wij hebben in de pers reeds fragmentair een en ander mogen vernemen over een aantal projecten daarin vervat. Wij hebben in het verleden ook nog vragen gesteld over het oorspronkelijke plan van 40 miljard euro, maar u hebt daar dan aangedrongen op een daling van die investeringen en dat heeft dan geleid tot de geplande investeringen van 24 miljard euro.

Ik had graag gezien dat u als minister, die toch de handtekening zet onder de financiering daarvan, als verbindingspersoon met de NMBS-Groep ons niet alleen fragmentair zou informeren, zoals journalisten informatie per regio in handen krijgen, maar dat u het volledig plaatje aan het Parlement zou tonen.

Mijnheer de minister, kunt u gedetailleerd toelichting geven bij het investeringsplan 2013-2025?

Belangrijk daarbij is ook te weten welke de verdeelsleutel is voor de investeringen per Gewest en per provincie. In de vorige periode zijn een aantal geplande investeringen niet doorgevoerd. De verdeelsleutel zou ons toelaten om de motivatie en de plannings te zien.

Tot slot, had ik graag vernomen op welke concrete wijze u zult ingaan op mijn vraag om het Parlement in te lichten.

10.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ikzelf heb over dat onderwerp ook een vraag die ik aan deze reeks vragen wil toevoegen.

Mijnheer de minister, over het investeringsplan en de timing ervan, hebben wij eerder al gesproken tijdens de gedachtewisseling over de herstructurering van de NMBS. Ik blijf een beetje met een dubbel gevoel

zitten. Enerzijds, zou vandaag voor de periode tot 2025 een investeringsplan vastgelegd worden, een investeringsplan dat opgesteld is op basis van de huidige structuur van de NMBS-Groep, anderzijds, zal de structuur van de NMBS-Groep weldra veranderen.

Bijkomend is er het nieuwe vervoersconcept dat de NMBS-operator volop aan het uitwerken is en dat eind 2013 klaar en operationeel zou moeten zijn. De horizon van dat vervoersplan reikt bovendien tot 2030, wat dan weer niet overeenkomt met het investeringsplan dat 2025 als objectief heeft.

Daarmee wil ik maar aangeven dat een en ander door elkaar loopt. Ik vraag mij soms af of het een en het ander goed op elkaar afgestemd geraakt.

Mijnheer de minister, daarom heb ik een heel algemene vraag. Wat is vandaag de status van het investeringsplan zoals het werd goedgekeurd in de raad van bestuur van de NMBS-Holding op 30 november? Wordt dat investeringsplan wel degelijk gesteund door de volledige NMBS-Groep? Als ik het goed begrepen heb, heeft de raad van bestuur van Infrabel het investeringsplan nog niet goedgekeurd.

In de media ligt de focus nogal op enkele concrete projecten, met name de luchthaven Gosselies-Chareroi, de tweede spoorontsluiting en de noord-zuidas.

Mijnheer de minister, worden die concrete projecten ook nominatim voorzien in het investeringsplan 2013-2025? Ik heb namelijk de indruk dat de aandacht op die projecten ligt, terwijl het zwaartepunt van het investeringsplan daar net niet ligt.

Een andere vraag gaat over de 60-40-verdeling waarover daarnet werd gesproken. In hoeverre houdt het investeringsplan vast aan die jaarlijkse 60-40-verdeling van de investeringsmiddelen? In hoeverre geldt deze ook voor de te cofinancieren projecten vanuit de Gewesten waarvan ook sprake zal zijn in het investeringsplan?

De NMBS-Groep vraagt van de overheid tot 2015 gemiddeld 1,8 miljard euro per jaar aan investeringsmiddelen. Dat is een serieuze hap meer ten opzichte van de voorbije investeringsperiode. Mijn vraag is dan ook vrij evident in deze budgettaire tijden. In hoeverre is dit houdbaar? Is in een groeipad voorzien? In hoeveel investeringsmiddelen zal bijvoorbeeld voor 2013 en 2014 worden voorzien om de hoge ambities te kunnen waarmaken?

10.06 Minister **Paul Magnette**: Op 30 november 2012 heeft de raad van bestuur van de NMBS-Holding mij officieel haar laatste ontwerp van geconsolideerd investeringsplan overhandigd, dat onder het voorbehoud van enkele reserves werd goedgekeurd door de raad van bestuur van de drie bedrijven van de NMBS-Groep.

Deze nieuwe versie van het investeringsplan zal binnenkort ter informatie worden gepresenteerd aan de Ministerraad en vervolgens tijdens de interkabinettenvergadering worden besproken.

Zoals eerder beloofd, zal ik het ontwerp van investeringsplan doorgeven aan de voorzitter van de commissie voor de Infrastructuur, zodat het u kan worden meegedeeld.

Vervolgens zullen vanaf januari 2013 formele vergaderingen met de drie Gewesten worden georganiseerd. Zij hebben als doel tot een samenwerkingsakkoord te leiden voor de bepaling van de evenredigheidsregel van de gewestelijke medefinanciering die in het regeerakkoord is bepaald.

Deze verschillende vergaderingen moeten het mogelijk maken om zo snel mogelijk tot een finale versie van het investeringsplan te komen dat ter goedkeuring aan de Ministerraad zal worden voorgelegd.

Als de nieuwe structuur van de groep eenmaal operationeel is, zullen de nieuwe beheersorganen worden gevraagd om dit investeringsplan goed te keuren en in overeenstemming met hun businessplan te brengen.

Il est donc actuellement prématuré d'aborder des projets spécifiques, qu'ils soient prévus ou non dans ce projet de plan d'investissement (PPI), puisque les discussions, ni au sein du gouvernement, ni avec les Régions, n'ont commencé.

Je rappelle par ailleurs qu'une enveloppe de l'ordre de 1,5 milliard d'euros est prévue à partir de 2017 pour

la réalisation de projets importants qui n'avaient pas été repris dans la première version du PPI mais qui, cette fois-ci, sont clairement mentionnés: le raccordement à l'aéroport de Gosselies, les solutions pour le désengorgement de la jonction Nord-Midi, le deuxième accès au port d'Anvers et la réactivation de l'Ijzeren Rijn. De même, un montant de 500 millions d'euros est prévu dans le PPI et réservé à la part fédérale des cofinancements régionaux. Ces projets et leurs détails doivent maintenant être discutés avec les Régions.

10.07 Josy Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour sa réponse. J'avais posé cette question, tout simplement pour redire au ministre combien nous comptons sur lui, au niveau du gouvernement, pour faire évoluer les choses correctement et surtout pour ne pas supprimer des lignes car, quoi qu'il arrive, la société ne peut évoluer que vers plus de transports en commun. Je suis convaincu que l'avenir se situe de ce côté-là. Je continuerai donc à interpeller pour soutenir le ministre au sein du gouvernement au cours des prochains mois.

10.08 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse qui semble être plus claire par rapport à la problématique de l'aéroport de Gosselies. En ce qui concerne les gares de triage et entre autres le projet de Monceau-sur-Sambre, je n'ai pas vraiment eu de réponse, si ce n'est que quelque chose est peut-être prévu dans les montants que vous avez cités. Je n'ai pas non plus obtenu d'informations complémentaires sur la problématique de la gare de Mons qui restera toujours un investissement qui semble inconsidéré à l'heure actuelle, alors que l'on aurait peut-être pu utiliser une partie de cet argent, notamment pour éviter la suppression de trains ou de lignes.

10.09 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u omdat u een poging hebt gedaan om een antwoord te geven.

Ik weet niet goed hoe ik het eigenlijk moet percipiëren. Wij zullen nog eens moeten discussiëren over dat plan maar het is er wel. De indruk wordt ook gewekt dat de Gewesten er nog enige inbreng in zouden kunnen hebben, maar het plan zoals het nu voorligt is er wel.

Ik heb hier specifiek een vraag gesteld voor mijn provincie omdat de nood daar echt wel hoog is. Volgens mij is dit plan opgesteld op basis van een aantal parameters die echt wel flou of onduidelijk zijn. Daar worden opnieuw geen keuzes in gemaakt. Men gaat verder zoals men steeds al bezig is geweest en probeert er zo onderuit te komen. Er zal toch eens een duidelijke keuze moeten worden gemaakt. Ofwel kiezen wij voor een bedrijfskundig plan waarin rekening wordt gehouden met de kosten, de mogelijke opbrengst en de eventuele opportuniteiten, ofwel kiezen wij voor een aantal politieke prioritaire doelstellingen. Ook dat is gerechtvaardigd. Die moeten dan ook worden uitgevoerd.

Nu gebeurt het volgende: wat wordt voorgesteld bestaat uit politieke beslissingen en wat er niet onder valt wordt aan de kant geschoven omdat het bedrijfsmatig niet haalbaar is. Ik vind dat eigenlijk geen manier om het spoor in België op lange termijn een serieuze toekomst te geven, ook inzake capaciteituitbreiding.

10.10 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik heb begrip voor de werkwijze en het statuut van het investeringsplan. Ik dank u alvast voor uw engagement om daarmee naar het Parlement te komen. Het is alleen jammer dat wij als leden van de commissie voor de Infrastructuur achter de feiten aanhollen. In de media worden allerlei elementen immers al vermeld. Er zweeft hier ergens een publiek document rond waarvan af en toe een journalist of politicus lucht krijgt en waarover die zijn mening kan ventileren. De commissie moet echter wachten op een soort formele procedure. De spelregels zijn nu eenmaal zo, maar ik ben er zeker niet gelukkig mee dat het op die manier verloopt.

Als leden van de commissie voor de Infrastructuur zouden wij immers zeer nauw betrokken moeten zijn bij de opmaak van dit plan. Ik heb het dan niet zozeer over de opmaak maar wel over de fase waarin het concreet vorm krijgt. Blijkbaar is dat nu al het geval. Ik pleit er dan ook voor dat dit document sneller dan u hier voorstelt bij ons mag belanden.

10.11 Jef Van den Bergh (CD&V): Ik kan er enkel nog aan toevoegen dat het een goede zaak is dat de commissie binnenkort over het document zal beschikken. Wij noteren bovendien vooral dat dit een voorlopig document is waarover nog heel wat zal worden overlegd alvorens dit wordt goedgekeurd door de federale Ministerraad en de verschillende Gewesten, zodat dit tot een samenwerkingsakkoord kan leiden. Ik meen

dat wij nog kansen genoeg zullen krijgen om dit verder te bespreken en te doorgronden.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Vragen nrs. 14520 en 14521 van de heer Geerts worden omgezet in schriftelijke vragen.

11 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14522)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reserveringsplicht op de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14642)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Antwerpen-Breda" (nr. 14643)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra Brussel-Amsterdam" (nr. 14644)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het voorstel van Rover en TreinTramBus om alternatieve spooroperatoren uit te nodigen om alternatieven voor de Benelux-trein voor te stellen" (nr. 14645)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14647)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 14677)

11 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14522)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réservation obligatoire sur le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14642)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Anvers-Breda" (n° 14643)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra Bruxelles-Amsterdam" (n° 14644)
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la proposition de Rover et TrainTramBus d'inviter d'autres opérateurs ferroviaires pour présenter des solutions de remplacement pour le train Benelux" (n° 14645)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14647)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 14677)

11.01 **Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de diensten hebben ervoor gekozen deze vragen samen te voegen, ofschoon ik denk dat de insteek telkens anders is, maar wij zullen proberen uit uw antwoord te detecteren welke vraag waar wordt beantwoord.

Mijn vragen betreffen de Fyra, de trein die is, niet de trein die rijdt, want dat blijkt een probleem te zijn.

Wie internationaal wil reizen met de Fyra is verplicht om vooraf te reserveren. De belangrijke reden hiervoor is veiligheid. Het vervoer van staande passagiers zou immers onveilig zijn bij snelheden van 250 km per uur.

Wij horen nu wat tegenstijdingen, zoals blijkt uit diverse berichtgevingen en achtergronden. Binnenlandse reizigers, zowel in België als in Nederland, die gebruikmaken van Fyra hoeven niet te reserveren. Volgens NS Hispeed kunnen ook internationale reizigers kiezen voor een Full Flex-tarief dat de treinreiziger toelaat een Fyratrein vroeger of later te nemen dan de geboekte trein, evenwel zonder zitplaatsgarantie.

Passagiers die vandaag een abonnement hebben, kunnen op het traject gebruik maken van de Fyra via een

Commuter-toeslag van 4 euro per enkele reis. Dit is een reservering voor een bepaalde trein. Men mag ook een Fyra vroeger of later nemen, maar opnieuw zonder zitplaatsgarantie, volgens B-Europe.

Volgens *De Morgen* van 4 december zal reservering niet noodzakelijk zijn op de Fyra Antwerpen-Breda.

Het lijkt er dus op dat in bepaalde omstandigheden toch staande reizigers aan 250 km per uur vervoerd zullen worden, al dan niet op een veilige manier, aangezien er geen zitplaatsgarantie is.

Mijnheer de minister, ik heb de volgende vragen.

Ten eerste, brengt de Fyra op deze manier inderdaad de veiligheid van de reizigers in het gedrang? Als dat niet het geval is, wat ik afleid uit het voorgaande, wat is dan de achterliggende reden achter de reserveringsplicht?

Mijn tweede vraag betreft de Fyra Antwerpen-Breda. Er werd in laatste instantie een akkoord bereikt tussen de NMBS en NS Hispeed over de Fyra Brussel-Amsterdam. Een deel van dat akkoord is dat aan Belgische zijde wordt ingestemd met een Fyerverbinding Antwerpen-Breda met stop Noorderkempen die vanaf april 2013 acht keer per dag zal rijden en ook voor een aantal reizigers een oplossing zou moeten bieden.

Het jaarlijkse exploitatieverlies van deze verbinding wordt berekend op bijna 11 miljoen euro per jaar, aldus de heer Crols, woordvoerder van de NMBS, in *De Morgen* van 23 november.

Het verlies zal gelijk verdeeld worden tussen België en Nederland. Aangezien de nieuwe trein naar Breda beperkt blijft tot het eerste station over de grens is er geen status voor internationaal reizigersvervoer vereist waardoor lagere tarieven kunnen worden aangeboden.

Hoe zal het te verwachten exploitatieverlies van de verbinding met Breda worden gefinancierd?

Welke treinen zullen deze verbinding verzorgen?

Is het vierde treinstel V250 van AnsaldoBreda bedoeld voor de verbinding met Breda ondertussen al besteld? April 2013 is immers niet ver meer af.

Wordt deze verbinding op termijn uitgebreid tot Rotterdam-Den Haag en Mechelen-Brussel zoals oorspronkelijk overeengekomen met Nederland of is dat definitief van de baan?

De Fyra Brussel-Amsterdam vervangt sinds 9 december 2012 dan toch de Benelux-trein. Er werd in laatste instantie een akkoord bereikt. Er werd gestart met tien verbindingen per dag. Dat worden er spoedig zestien.

De laatste maanden is al heel wat gezegd en geschreven over deze verbinding. Gezien de betrouwbaarheid van deze treinstellen zal dat niet direct stoppen. De communicatie van de NMBS was daarbij niet altijd even duidelijk en consequent. Eerst kondigde men aan dat abonnementen niet mogelijk waren omdat, volgens de woordvoerder, marktonderzoek heeft uitgewezen dat zulke formules niet nodig zijn. Nu blijkt dat er toch abonnementen komen. De uitleg luidt: 'De klant is koning. Als hij een abonnement vraagt dan gaan we daarop in.'

Wat houdt het akkoord met Nederland precies in?

Vanaf wanneer wordt de volledige uurdienst van zestien ritten per dag gereden?

Kunt u de gewijzigde houding van de NMBS tegenover de abonnementen duiden?

Welk marktonderzoek was oorspronkelijk de reden om geen abonnementen te nemen? Is er een nieuw marktonderzoek gebeurd waaruit blijkt dat het eerste marktonderzoek fout was en dat abonnementen wel kunnen worden aangeboden?

Waarom zijn er op de Fyra geen plaatsen voor fietsen voorzien?

Verschillende reisorganisaties hebben heel hard geprotesteerd tegen het afschaffen van de Benelux-trein en het hen aangereikte aanbod. Zij zagen geen heil in de Fyra als vervanging voor de oude verbinding. Rover

en TreinTramBus hebben gezamenlijk bij de Europese Commissie een klacht ingediend.

De organisaties protesteren met hun klacht tegen wat zij een kunstmatige prijsopdrijving op het monopolietraject Rotterdam-Antwerpen noemen. Door de tarieven voor het traject fors te verhogen en geen abonnementen meer aan te bieden, maken de NMBS en de NS volgens de reizigersorganisaties misbruik van hun monopoliepositie.

De heer Van den Bergh heeft ook al aangetoond dat de stoptrein Roosendaal-Antwerpen geen alternatief vormt. Aldus is ook de Fyra, die vanaf april 2013 om de twee uur tussen Antwerpen en Breda zal rijden, onvoldoende als alternatief voor de huidige Benelux-trein.

Beide reizigersorganisaties stellen daarom voor de concurrentie te laten spelen, wat in Nederland ook kan. In België is zulks iets moeilijker. De reizigersverenigingen willen dat de Nederlandse en de Belgische Staat andere bedrijven zoals Arriva of Feolia die in Nederland actief zijn, uitnodigen, om alternatieve treinverbindingen via Roosendaal of Breda tot stand te brengen.

Mijnheer de minister, mijn vraag ter zake is simpel. Het is een vraag aan u en niet aan de mensen die uw antwoord voorbereiden.

Wat is uw mening over het voorstel om eventueel privébedrijven voorstellen over de bewuste verbinding te laten doen?

Ik zie alvast graag uit naar uw antwoorden.

11.02 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer Vandeput, ik dank u voor uw verschillende vragen, waardoor al heel wat vragen die ik had voorbereid zijn gesteld.

Aangezien ik vorige keer over mijn negentiende vraag over het voorliggende onderwerp sprak, is het nu de twintigste vraag.

Een vaststelling die wij vandaag moeten maken, is in elk geval dat de Fyerverbinding Amsterdam-Brussel geen alternatief is voor de Benelux-trein, wat wij momenteel elke dag merken. De stoptrein Roosendaal-Antwerpen, die geen optimaal alternatief is, wordt vandaag immers wel volop als alternatief gebruikt. Nog vooraleer de bewuste trein aan de Belgische grens is, zit hij al overvol, met alle gevolgen van dien voor de klassieke pendelaars tussen de grens en Antwerpen en verder naar Brussel.

Het voorgaande merk ik terzijde op. Het geeft echter vooral aan wat ik vorige keer in de commissie ook al heb aangehaald. De Fyerverbinding Breda-Antwerpen had met name eerst in dienst moeten zijn, vooraleer de desbetreffende Benelux-trein zou worden afgeschaft. De zaken zijn nu echter eenmaal anders gelopen, wat wij alleen maar kunnen betreuren.

De Fyra is voorbij zondag beginnen te rijden. Mijnheer Vandeput, de Fyra rijdt wel degelijk. Tot een uur geleden hebben vijftig verbindingen tussen Brussel en Amsterdam of andersom plaatsgevonden. Van de bedoelde vijftig verbindingen is één trein afgeschaft. In totaal zijn echter slechts vijf treinen of nauwelijks tien procent stipt op tijd in het station van bestemming aangekomen. Er zijn in het overzicht kleine vertragingen te merken. Er zijn echter ook heel grote vertragingen, tot zeventig minuten, vast te stellen. Dergelijke vertragingen zeggen wel iets over de betrouwbaarheid van de betrokken toestellen, die trouwens al vóór de indienstname aan bod kwam en vanuit Nederland werd aangehaald, om ervoor te waarschuwen dat wij niet moesten geloven dat de Fyra stipt en betrouwbaar zou rijden.

Ik hoop dat het probleem snel opgelost raakt, want het is schrijnend. Men spreekt al weken over de Fyra. Voor hen die snel van Brussel naar Amsterdam willen, werd hij voorgesteld als de beloofde grote comfort- en snelheidsverbetering. Wanneer wij nu kijken naar de betrouwbaarheid, is dat bijna om bij te wenen.

Ik heb nog specifieke vragen over de abonnementsformules. Ik sluit mij daarvoor aan bij de vragen van de heer Vandeput. Voorlopig is er een tussenoplossing met een toeslag van 4 euro per rit op de lopende abonnementen. Wanneer zal er een definitieve abonnementsformule worden uitgewerkt voor verbindingen met de Fyra? Kan daarbij al enige duiding worden gegeven? Zal men bij een abonnementsformule zijn plaats ook moeten reserveren?

Ten slotte, zoals de heer Vandeput al aanhaalde, verschenen er afgelopen weekend in de Nederlandse pers berichten dat de Nederlandse Spoorwegen vandaag bereid zouden zijn te onderzoeken of men de reserveringsplicht voor de Fyra tussen Brussel en Amsterdam toch niet kan laten vallen. Dat is nieuws, want tot heden werd altijd duidelijk gezegd dat de reserveringsplicht blijft. Ook vanuit de NMBS kwamen berichten dat men niet wilde discussiëren over de reserveringsplicht. Voor al het overige wilde men nog kijken of men tegemoet kon komen aan de wensen van de reizigers; de reserveringsplicht was noodzakelijk voor de veiligheid. Nu blijken de Nederlandse Spoorwegen dat toch te willen te onderzoeken. Er zijn ook formules waarbij geen zitplaats wordt gegarandeerd. De veiligheid lijkt dan toch een beperkter argument.

Wil de NMBS zich net zoals de Nederlandse Spoorwegen bereid tonen om de reserveringsplicht toch af te schaffen? Op het moment dat de Fyra betrouwbaar wordt, kunnen wij dan pas spreken over een volwaardig alternatief, niet voor de Benelux-trein, maar voor de Thalys tussen Brussel en Amsterdam. Als alternatief voor de Benelux-trein is het uitkijken naar de Fyra tussen Breda en Antwerpen.

11.03 Tanguy Veys (VB): Ik zal geen vraag stellen over het voorstel van Rover en TreinTramBus, want daarop hebt al een antwoord gegeven op 27 november. De aanleiding van mijn vraag is een artikel dat op 10 december is verschenen. Overigens, voor wie last heeft van achtervolgingswaan, ik kon de problematiek niet sneller dan gisteren aan de orde brengen.

In *De Standaard* van 10 december heb ik gelezen dat er heel veel kritiek is op Fyra. Ik heb het niet enkel over het gebrek aan flexibiliteit, de tarieven, fietsen die niet aan boord genomen kunnen worden en de formules. Specifiek het reserveren voor gezinnen via de website van Fyra is omslachtig. De site laat namelijk niet toe om alle tickets in een keer te bestellen. Probeert men het toch, dan wordt men meteen verwezen naar het contactcenter, dat men via een betalend nummer kan bereiken a rato van 0,3 eurocent per minuut.

Wie dat nummer belt, moet geduld kunnen oefenen. De kans is immers zeer groot dat de automatische beantwoorder u meteen meldt dat de wachtrij lang is. Wie dat geduld niet kan opbrengen en zich naar het station begeeft om tickets te reserveren, wordt 7 euro dossierkosten aangerekend, bovenop de ticketprijs.

Mijnheer de minister, als ik die situatie bekijk, samen met de complexiteit van de kritiek op Fyra, zowel qua reservering en flexibiliteit als qua tarieven, dan meen ik dat men die zaak op voorhand onvoldoende heeft bestudeerd en uitgewerkt. Men heeft enkel gekeken hoe men uit heel dat project geld kon slaan, zonder te kijken naar de consument, die de geldlade moet vullen.

Ik zal het ook niet hebben over het feit dat Parlementsleden tegen de helft van de prijs, 27 euro, voor een flexibele formule kunnen opteren. Ook dat is een doorn in het oog. Niets houdt de Parlementsleden echter tegen om toch voor een ticket te betalen.

Mijnheer de minister, ik zou graag van u vernemen wat de reden is om in een dergelijke omslachtige formule te voorzien voor wie voor zijn gezin tickets wenst te kopen via de internetsite. Welke maatregelen werden genomen om het reserveren vlotter en goedkoper te laten verlopen?

Ik heb pas gisteren in de pers vernomen dat reeds op de eerste dag een trein in de problemen is geraakt. Tenzij het onderzoek nog lopende is – dat kan natuurlijk, snelheid is zeker niet altijd een aspect bij de NMBS – zou ik graag de reden vernemen waarom de trein in de problemen is geraakt. Collega Van den Bergh verwees zeer terecht naar de massale vertragingen. Ook daarover zou ik graag enige toelichting krijgen.

11.04 Minister Paul Magnette: De afschaffing van de Benelux-trein is inderdaad op 9 december ingegaan. 10 Fyra's verzekeren nu de verbinding tussen Brussel en Amsterdam. De NMBS kondigde ook aan dat zij naar 16 verbindingen zou gaan in de loop van 2013. De overeenkomst voor de effectieve lancering van Fyra, met de Nederlandse Staat, is op 3 december gesloten. Nederland heeft gewacht om groen licht te geven voor de lancering van Fyra, omdat het vragende partij was voor een oplossing voor de bediening van het zuiden van het land.

De overeenkomst tussen de NMBS, HSA en de twee staten voorziet erin vanaf april 2012 acht dagelijkse verbindingen te verzekeren tussen Antwerpen en Breda. Die dienst zal worden verstrekt door een locomotief van het type V250, eigendom van HSA. Het geschatte tekort zal voor 50 % door elke staat gedragen worden. De Belgische regering heeft haar akkoord gegeven om haar aandeel in het tekort te betalen, aangezien zij door een internationale overeenkomst uit 2005 gebonden is.

Wij wachten nu op een voorstel van de raad van bestuur van de NMBS om dat tekort te compenseren. Het probleem kan in het kader van de onderhandeling over het vierde beheerscontract worden opgelost. De internationale verbinding tussen Brussel en Den Haag staat niet langer op de agenda. Er werden in de twee staten alternatieven gevonden om een kwaliteitsvolle dienstverlening aan de passagiers te verzekeren, tegen een lagere kostprijs. Zo zullen de reizigers van en naar Den Haag in Rotterdam op hetzelfde perron een aansluiting kunnen genieten, terwijl de reizigers tussen Antwerpen en Mechelen reeds enkele jaren van een extra IR-verbinding kunnen genieten die werd aangelegd om bij de afschaffing van de Benelux-trein als alternatief te dienen voor de binnenlandse reizigers.

Daarnaast zal vanaf 10 december tijdens de weekdagen een nieuwe verbinding rijden tussen Antwerpen en Brussel via Brussel nationale luchthaven. De verbinding Antwerpen-Breda is nieuw. Bij de oprichting ervan in 2013 blijft de situatie ongewijzigd ten opzichte van vandaag. De reiziger zal de stoptrein moeten nemen van Antwerpen tot Roosdaal en daar overstappen op een binnenlandse trein van de Nederlandse Spoorwegen richting Breda.

Wat de tarieven betreft zijn deze voor de verschillende bestemmingen van de Fyra terug te vinden op de website van fyra.com of nmbseurope.com. Deze tarieven die gezamenlijk beslist werden door NMBS en MH NS High Speed berusten op de tariefstructuur van alle hogesnelheidstreinen waar een globale prijs wordt gehanteerd waarin de zitplaatsreservering is inbegrepen. De tariefhoogte ligt tussen deze van de Benelux-trein en de Thalys.

Wat de binnenlandse reizen met de Fyra betreft zijn er twee mogelijkheden. Indien de reiziger reeds een geldig binnenlands vervoerbewijs heeft voor het traject Brussel-Antwerpen dan kan hij een toeslag kopen van 4 euro of een tienrittenkaart voor 30 euro. Ofwel heeft de reiziger nog geen vervoerbewijs voor dat traject: dan kan hij een Fyrabiljet kopen aan de prijs van 9 euro in tweede klasse en 15 euro in eerste klasse.

Met betrekking tot het principe van de verplichte reservering, is dat gerechtvaardigd door de noodzaak van verkochte ticketten te kunnen opvolgen. Dat is het systeem dat voor alle hogesnelheidstreinen en voor de luchtvaartverbindingen geldt. Hierdoor kan de operator in functie van vraag en aanbod scherpgeprijsde tickets aanbieden. Ook kan de reiziger van meer comfort genieten en kan de vervoerder concurreren met het vliegtuig.

De mogelijkheid wordt voor de reiziger ook geboden om de Fyra zonder reservatie te gebruiken voor het binnenlands vervoer tussen Brussel en Antwerpen. Zoals u aangeeft betekent dit dat deze reizigers geen garantie krijgen op een zitplaats. Dit stelt hun veiligheid geenszins in vraag. Tussen Brussel en Antwerpen blijft de maximumsnelheid beperkt tot 106 km per uur. De treinbegeleider beschikt daarnaast altijd over de mogelijkheid om maatregelen te treffen ad hoc in geval van overcapaciteit; of het nu gaat om de weigering van de toegang of een snelheidsbeperking.

Met betrekking tot de abonnementen werd de formule aanvankelijk niet weerhouden. Een marktstudie had inderdaad aangetoond dat het potentieel aantal pendelaars erg beperkt was. Gezien de vraag van vele klanten werd er een oplossing gevonden. Reizigers in het bezit van een abonnement voor de Benelux-trein kunnen gebruikmaken van de Fyra tegen betaling van een toeslag van 4euro per rit in tweede klasse.

Een nieuwe abonnementsformule wordt met de Nederlandse partner besproken. Hierover wordt in de komende weken beslist. Deze reflectieperiode is nodig om een enquête uit te voeren bij de reizigers om te peilen naar hun behoeften, en ook om een ontmoeting met de gebruikersorganisaties te organiseren.

Inzake de mogelijkheid een fiets mee te nemen in de trein, zegt de NMBS dat die optie bestaat voor plooi-fietsen.

Inzake het voorstel van Rover en TreinTramBus om concurrenten te vragen alternatieven via Roosendaal aan te bieden, herhaal ik dat het internationale verkeer vrijgemaakt is. Elke operator die een internationale lijn door België wil openen, mag dat doen op voorwaarde dat hij zich onderwerpt aan de Europese regels voor het verkrijgen van een spoorwegvergunning en van een veiligheidsattest.

Inzake de problemen bij de lancering van de Fyra meldt de NMBS mij dat zij de oorzaken van de vertraging van trein 9257, met vertrek 20.58 uur in Brussel-Zuid, analyseert. Het zou gaan om een probleem met het rollend materieel. Het treinstel wordt op dit ogenblik onderzocht.

De website kent ook wat problemen voor de aankoop van gecombineerde tickets voor gezinnen en voor senioren. De NMBS meldt mij dat zij hard werkt om het probleem zo snel mogelijk op te lossen. Ten behoeve van klanten die met het probleem werden geconfronteerd, herinnert de NMBS eraan dat het altijd mogelijk is contact op te nemen met de commerciële diensten.

11.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, “In de loop van 2013 komen er meer verbindingen Antwerpen-Breda” is een nogal breed antwoord. Het kan gaan over drie weken maar ook over veel langer vooraleer er 16 verbindingen zijn.

Inzake de betaling van het exploitatietekort voor de trein naar Breda was ons al duidelijk dat die fiftyfifty zou worden verdeeld tussen de verschillende staten. De vraag is natuurlijk in welke mate de NMBS zal doorrekenen. Dit valt niet onder publieke dienstverlening, meen ik, of slechts gedeeltelijk. Het is blijkbaar afwachten tot het nieuwe beheerscontract er zal zijn om te weten welke oplossing gevonden zal worden.

U bevestigt dat de kwestie Den Haag van de baan is.

Inzake het wel of niet-reserveren in het binnenland, meen ik dat u de eigenlijke reden vermeld hebt in het eerste deel van uw antwoord. Het gaat blijkbaar om een commerciële reden. Dat mag voor mij. Men mag spelen met tarieven om in daluren meer volk in de trein te krijgen en in piekuren meer te vragen.

Dat moet mogelijk zijn, maar steeds schermen met veiligheid en rechtstaan vind ik er een beetje over. Aan 160 kilometer per uur of aan 250 kilometer per uur, als de trein ineens moet stoppen is dat sowieso een probleem. Hoe hard de trein rijdt is dan minder belangrijk.

De NMBS moet hier toch ook eens duidelijk communiceren, in plaats van steeds mist te spuien, en zeggen dat ze een commercieel initiatief heeft dat ze commercieel rendabel wil maken, maar dat daaraan gevolgen verbonden zijn, onder andere ook reserveringsplicht en het kunnen spelen met de tarieven.

Laten wij daar eens eerlijk zijn en stoppen het voor te stellen als een algemene dienst als alternatief voor de Benelux-trein, want dat is het niet. Dat is nu overvloedig aangetoond, het is geen alternatief voor de Benelux-trein. Over de voor- en nadelen van de Benelux-trein kunnen wij lang discussiëren, ook over de betaalbaarheid en of dat echt moet, maar de Fyra voorstellen als een alternatief voor de Benelux-trein is, met de antwoorden die u gegeven hebt, van de baan. Het is geen alternatief, het is een nieuw commercieel initiatief. Laat ze het dan ook als dusdanig aan de man proberen te brengen. Laat ze het als dusdanig proberen om het commercieel leefbaar te maken.

In verband met uw laatste antwoord met betrekking tot mijn vraag dat de internationale markt voor treinvervoer, voor reizigersvervoer vrij is in Europa, dat dus privébedrijven alternatieven mogen aanbieden, kan ik de bal terug in uw kamp leggen. U hebt contact gehad met de reizigersorganisaties en er zijn in het Parlement ook een aantal vragen omtrent de problematiek gesteld. Daaruit blijkt duidelijk dat er bezorgdheid is. U kunt ook, samen met uw Nederlandse collega, een initiatief nemen en eens nagaan of er op de privémarkt mensen geïnteresseerd zijn in een internationale verbinding zoals de Benelux-trein. Dat is een initiatief dat u zou kunnen nemen, maar het zal ijdele hoop zijn van mijn kant dat u effectief dat initiatief ook zult nemen.

11.06 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, inpikkend op dat laatste punt, een treinverbinding tot een treinstation net over de grens kan beschouwd worden als publieke dienstverlening. In die zin kan de trein Antwerpen-Breda daarvoor wel in aanmerking komen. De geraamde kostprijs van die lijn wordt geschat op een verlies van 11,6 miljoen. Weinig privé-bedrijven zullen dus staan springen om dergelijke verbinding te gaan uitbaten.

In verband met de antwoorden op mijn vragen, ik dank u om alles nog eens in een overzicht mee te geven. Op zich zat er weinig nieuws in. Het is begrijpelijk dat het probleem van de abonnementen nog onderzocht wordt en nog moet worden besproken, dat het nog even afwachten is op de precieze modaliteiten.

Ik ben toch wel wat teleurgesteld in het antwoord over de reserveringsplicht, want ik merk dat men in Nederland nu wel bereid is om daarover te spreken. Ik kan vandaag alleen maar vaststellen dat er aan deze kant geen bereidheid lijkt te zijn, maar dat kan natuurlijk snel veranderen als HSA dit effectief zal voorleggen aan de NMBS.

Dat zou een hele stap vooruit kunnen zijn.

Aangaande de haalbaarheid van de Fyra wordt verwezen naar een onderzoek naar één trein, op zondagavond, met een vertraging van 49 minuten. Zondag reden er nog vier treinen honderd procent stipt, maar sindsdien is dat nog maar één trein geweest, dus ik denk dat er wel wat spoed mag worden gezet achter dat onderzoek. Laten wij hopen dat er ook effectief oplossingen kunnen worden gevonden.

11.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik vind uw antwoord toch weinig hoopgevend, zeker wanneer u het hebt over tegemoetkomen aan de kritieken over de ongemakken die men ondervindt.

Ik heb voor een stuk de indruk dat er weinig bereidwilligheid is om aan de kritiek tegemoet te komen, zeker als het gaat over bijvoorbeeld de wijze van reservatie. Ik zal het dan nog niet hebben over de tarieven. Als u het argument van het commercieel aspect gebruikt, dan denk ik toch dat een vergelijking met de verkoop van tickets door vliegtuigmaatschappijen of de TGV mank loopt. Vergeleken met het voetbal zou de TGV in eerste klas spelen, maar de Fyra situeert zich eerder in tweede klasse. Ik denk daarom dat het commercieel aspect minder zou mogen doorwegen.

Ik heb daarnet de website van de Fyra nog eens bezocht en ik zie niet echt een prijsverschil voor tickets in de zogenaamde daluren. De tarieven blijven gewoon gelijk. Als men probeert om, door middel van een reservatie, de treinen in de daluren voller te krijgen, dan gaat dat volgens mij niet op.

Een ander aspect is ook de vraag van het stadsbestuur van Den Haag in verband met die verbinding. Die eisen zijn volgens mij terecht en daarvan moet werk worden gemaakt.

U verwees onder meer naar enkele problemen bij de onderhandelingen, waarvan de knoop pas op 3 december werd doorgehakt. Van het personeel dat zorgt voor de Fyra en voor de materiaalvoorzieningen, verneem ik echter dat reeds begin november alle afspraken gemaakt werden. Dat is natuurlijk wel een goede zaak, maar het toont aan dat men al veel langer met de voorbereidingen bezig was en dat alles al in kannen en kruiken was.

Enkele kinderziekten waarmee men nu wordt geconfronteerd, had men al veel vroeger moeten aanpakken of inschatten. De getroffen reizigers van de Benelux-trein moeten zich behelpen met de Fyra, maar de Fyra heeft volgens mij in zijn eerste dagen een bijzonder slechte beurt gemaakt.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Interpellatie van mevrouw Miranda Van Eetvelde tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de niet-vrijgave van de studie inzake de fysieke belasting van postbodes" (nr. 70)

12 Interpellation de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "la non-divulgateion de l'étude scientifique consacrée à la charge de travail physique imposée aux facteurs" (n° 70)

12.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, bpost zal in het kader van de verdere modernisering van het mailnetwerk, zoals uiteengezet in Visie 2020, inzetten op een reorganisatie met het oog op een doorgedreven mechanisering van de sorteercentra. Als gevolg daarvan zullen de voorbereidende taken in de postkantoren grotendeels wegvallen en zal de uitreiking van de briefwisseling een veel groter aandeel innemen van het takenpakket van de postbodes.

Om te anticiperen op de gewijzigde werksituaties met mogelijk extra fysieke inspanningen en belasting van de postbodes, kondigde bpost begin september 2011 aan dat het een onderzoek door de Vrije Universiteit van Brussel zou laten uitvoeren. Via het project "Opdrachtstudie fysieke belasting postmannen bpost" zou de vakgroep Menselijke Fysiologie op wetenschappelijk onderbouwde wijze onderzoeken welke fysieke inspanningen en belastingen gepaard gaan met het werk. Op basis van die resultaten zouden de onderzoekers aanbevelingen formuleren voor de reorganisatie en voor de eventuele aanpassing van de bestaande preventieve maatregelen.

In de loop van maart 2012 werden de resultaten van het onderzoek in algemene termen bekendgemaakt. De conclusie luidde dat het werk van de postbode fysiek belastend is, maar doenbaar mits een zorgvuldige

organisatie. Er dient vooral aandacht te gaan naar de juiste vervoerkeuze, voldoende afwisseling in het werk en de taken en voldoende rustpauzes. Bpost zelf concludeerde daaruit dat het met zijn hervormingsplannen gewoon kon doorgaan, indien dat weldoordacht en in overleg met de vakbonden gebeurt.

Sinds de studie is afgerond, tracht ik via de gebruikelijke parlementaire weg van mondelinge vragen meer gedetailleerde informatie over het onderzoek vast te krijgen en het onderzoeksrapport zelf in te zien. Aanvankelijk zou u mijn vraag aan bpost voorleggen, maar mijn vraag werd later afgewezen, omdat het ging om een intern document, dat niet aan externen wordt vrijgegeven. Omdat de enige bijkomende uitleg, die ik kreeg, bestond uit de algemene conclusies die eerder al in de pers waren verschenen, besliste ik om nogmaals inzage in het onderzoeksrapport te vragen via een mondelinge vraag. Opnieuw bleef het antwoord beperkt tot dezelfde algemene conclusies. Op mijn expliciet verzoek tot inzage werd niet ingegaan.

Bovendien heb ik een poging ondernomen om via andere kanalen inzage te verkrijgen in de studie, evenwel zonder positief resultaat. Nochtans vind ik het voor mijn taak als volksvertegenwoordiger van cruciaal belang om de gedetailleerde resultaten, de conclusies en de aanbevelingen van de vakgroep Menselijke Fysiologie in te kunnen kijken. Zo niet, meen ik, wordt de wetgevende macht ernstig beknot in haar werkzaamheden.

Dagelijks bereiken ons steeds meer alarmerende berichten vanuit vakbondszijde en vanop het terrein over de problematische werkomstandigheden en de personeelstekorten bij bpost. Steeds minder postbodes moeten steeds meer fysiek belastend werk verrichten, wat in de toekomst, in het kader van de geplande reorganisatie, enkel nog zal toenemen.

Het gaat hier bovendien om een overheidsbedrijf. De Belgische overheid, waarvan bpost jaarlijks meer dan 300 miljoen euro ontvangt, is namelijk voor meer dan 50 % aandeelhouder. Gelet op de openbaarheid van bestuur vraag ik u nogmaals met aandrang om het overheidsbedrijf, waarvan u voogdijminister bent, op te dragen de Kamerleden inzage te verschaffen in de betreffende studie. Zonder inzage in dergelijke documenten, die toch een cruciale bron van informatie zijn voor de toekomstige organisatie van een overheidsbedrijf en het fysieke welzijn van zijn personeelsleden, is het als volksvertegenwoordiger onmogelijk de controlefunctie terdege te vervullen.

De algemene conclusies die werden vrijgegeven, volstaan niet en voeden enkel het vermoeden dat de resultaten minder positief zijn dan ze worden voorgesteld. Vandaag hebt u een kans, mijnheer de minister, om het wantrouwen weg te werken door de integrale inhoud van de studie voor ons beschikbaar te stellen.

Ik had op de volgende vragen graag een antwoord van u gekregen.

Ten eerste, wie gaf de formele opdracht tot onderzoek aan de VUB? Welke was uw rol hierin als voogdijminister?

Ten tweede, wat was de kostprijs van de studie? Met welke middelen werd de studie gefinancierd? Werden hiervoor belastingmiddelen aangewend?

Ten derde, kunt u meer gedetailleerde informatie verschaffen over de resultaten, de conclusies en de aanbevelingen?

Ten vierde, welke maatregelen werden reeds genomen of worden gepland, in het licht van de geplande reorganisatie uit Visie 2020? Werd hierover reeds overleg gepleegd met de vakbonden? Op welke wijze stemmen de maatregelen overeen met de bevindingen uit de studie?

Ten laatste, wat is het tijdspad voor de implementatie van de maatregelen?

Ik kijk uit naar uw antwoord.

12.02 Minister **Paul Magnette**: Het onderzoek gebeurde in opdracht van bpost. De wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven omschrijft de taak van de minister die de controlebevoegdheid uitoefent over de overheidsbedrijven. Conform die wet kan de minister het overheidsbedrijf niet opdragen de studie over te dragen of er inzage in te verschaffen.

Bpost wenst de kostprijs van de studie niet mee te delen. Ze werd gefinancierd door de eigen middelen van bpost. Er is geen belastinggeld aangewend.

Voor de resultaten, conclusies en aanbevelingen kan ik enkel verwijzen naar de informatie die hierover al eerder werd verstrekt, met name dat ze bestemd zijn voor intern gebruik, meer bepaald om de invoering van de nieuwe dienstenorganisaties te ondersteunen. Bpost verklaart dat het onderzoek tot de vaststelling kwam dat de taak van postbode fysiek doenbaar blijft, ook wanneer door een doorgedreven automatisering in de sorteercentra het aandeel van de uitreiking van briefwisseling in het takenpakket groter wordt. Dat vergt wel een zorgvuldige dienstenorganisatie waarbij speciale aandacht moet gaan naar de juiste keuze van het voertuig, een voldoende afwisseling van taken en voldoende rustpauzes.

Bpost is van mening dat de reorganisaties in het kader van het strategische plan 2020 voorwerp zijn van permanent overleg en onderhandelingen in het paritair comité van bpost. Ik zal uiteraard aandachtig blijven voor de werkomstandigheden van de postbodes.

12.03 Miranda Van Eetvelde (N-VA): De informatie die ik via de pers of via uw antwoorden op mondelinge vragen heb verzameld, is nog altijd onvoldoende. Ze blijft veel te algemeen om een controlefunctie te kunnen uitoefenen. De pertinente weigering om de studie vrij te geven vind ik heel jammer en getuigt van een gebrek aan openbaarheid van bestuur.

Bpost moet keuzes maken: het kan niet zijn dat het bedrijf zich gedraagt als een overheidsbedrijf als het erop aankomt een financiering te krijgen van de overheid, en als een commercieel bedrijf als het op openbaarheid van bestuur aankomt. Bpost is formeel nog altijd een overheidsbedrijf en moet zich qua transparantie ook zo gedragen. Als men meer dan 300 miljoen euro per jaar krijgt, dan mag daar wel iets tegenover staan.

Een belangrijke taak van bpost is het garanderen van een universele dienstverlening. De overheid vergoedt het bedrijf daarvoor.

Welnu, die universele dienstverlening wordt door het Parlement gecontroleerd. Wij kunnen onze taak niet uitvoeren zonder inzage in een dergelijk, cruciaal document. Het is echt in het belang van de personeelsleden van bpost dat het Parlement het document kan inkijken.

Ik onderstreep nogmaals dat de studie echt heel belangrijk is voor de toekomstige reorganisatie en vooral voor het fysieke welzijn van vele werknemers, die dag in dag uit steeds meer taken op het terrein zullen moeten verrichten.

Parlementsleden moeten ter zake de gedetailleerde informatie ontvangen. Ik betreur dan ook nogmaals dat wij het document niet krijgen.

Ik wil eraan toevoegen dat ik de discussie vandaag niet tot de bewuste studie wil verengen. Het debat is veel ruimer. Eigenlijk is hier de vraag wat er moet gebeuren met het principe van openbaarheid van bestuur bij overheidsbedrijven zoals bpost, aan de orde. Er moet ter zake duidelijkheid komen en er moeten lessen worden getrokken uit het antwoord.

Ik sta niet alleen met mijn vraag. Ik betreur dat hier zo weinig collega-parlementsleden aanwezig zijn. Twee jaar geleden immers heeft Open Vld bij monde van Bart Tommelein in het kader van de openbaarheid van bestuur gevraagd om de bijzondere overeenkomst tussen de Staat, bpost en de dagbladhandelaars te mogen inzien. Jammer genoeg zijn zijn partijgenoten hier niet aanwezig, maar ik neem dus aan dat ik in Open Vld een partner zou hebben gevonden om meer inzage in de bewuste studie te verkrijgen en zo het ruimer debat over de openbaarheid van bestuur bij overheidsbedrijven aan te gaan.

Open Vld had een kans om daaraan mee te werken. Ik zal namens mijn fractie een motie van aanbeveling indienen, waarin wij duidelijkheid vragen en formele inzage in de studie. Indien aan onze vraag niet wordt tegemoetgekomen, rest ons niets anders dan de politieke weg te verlaten en ons tot de Commissie voor de toegang tot en het hergebruik van bestuursdocumenten te wenden.

In de motie van aanbeveling vragen wij, in het kader van de openbaarheid van bestuur, om de Kamerleden inzage te verschaffen in de studie over de fysieke belasting van postbodes, uitgevoerd door de Vrije Universiteit van Brussel. Wij vragen tevens duidelijk in kaart te brengen welke financieringsstromen daarbij hebben plaatsgevonden, meer bepaald wanneer het overheidsmiddelen betreft, en inzicht te verschaffen in de stand van zaken en het voorziene tijdpad betreffende de toepassing van de aanbevelingen geformuleerd

in de betreffende studie.

12.04 Minister **Paul Magnette**: U hebt altijd de mogelijkheid om de directeur van bpost uit te nodigen en een debat daarover te organiseren.

Ik heb u het antwoord gegeven dat ik van bpost heb gekregen. Volgens de wet van 1991 kan ik niet meer vragen, maar u hebt de mogelijkheid, het recht en de vrijheid om dat wel te doen.

12.05 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Dat hebben wij gedaan, maar wij hebben ze ook niet gekregen.

Zoals ik heb gezegd, hebben wij ook andere wegen bewandeld, maar blijkbaar is het onmogelijk om de studie te pakken te krijgen en er inzage in te kunnen krijgen. Ik vind dat bijzonder jammer.

Moties **Motions**

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de dames Miranda Van Eetvelde en Minneke De Ridder en door de heren Bert Wollants en Steven Vandeput en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van mevrouw Miranda Van Eetvelde
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,
vraagt de regering met aandrang, en in het bijzonder de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, om
- in het kader van de openbaarheid van bestuur de Kamerleden inzage te verschaffen in de studie inzake de fysieke belasting van postbodes, uitgevoerd door de Vrije Universiteit Brussel;
- duidelijk in kaart te brengen welke de financieringsstromen zijn die daarbij hebben plaatsgevonden, meer bepaald wanneer het overheidsmiddelen betreft;
- inzicht te verschaffen in de stand van zaken en het voorziene tijdspad betreffende de toepassing van de aanbevelingen zoals geformuleerd in de betreffende studie."

Une motion de recommandation a été déposée par Mmes Miranda Van Eetvelde et Minneke De Ridder et par MM. Bert Wollants et Steven Vandeput et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de Mme Miranda Van Eetvelde
et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes,
demande instamment au gouvernement, et en particulier au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes
- de permettre aux membres de la Chambre, dans le cadre du principe de publicité de l'administration, de consulter l'étude réalisée par la Vrije Universiteit Brussel sur la charge de travail physique imposée aux facteurs;
- de faire toute la lumière sur les flux financiers qui ont eu lieu dans ce cadre, en particulier lorsqu'il s'agit d'argent public;
- de nous informer de l'état de la mise en œuvre des recommandations formulées dans l'étude en question et du calendrier prévu à cet effet."

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu en door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Sabien Lahaye-Battheu et par M. Jef Van den Bergh.

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

Mevrouw Dumery is niet aanwezig voor haar vraag nr. 14557.

13 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14573)

- de heer Steven Vandeput aan de vice-eersteminister en minister van Financiën en Duurzame Ontwikkeling, belast met Ambtenarenzaken, over "de herziening van het protocolakkoord van 2008 rond werkonderbrekingen" (nr. 14574)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het optreden van de NMBS-Groep bij wilde stakingsacties" (nr. 14686)

13 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14573)

- M. Steven Vandeput au vice-premier ministre et ministre des Finances et du Développement durable, chargé de la Fonction publique, sur "la révision du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail" (n° 14574)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'attitude du Groupe SNCB lors des grèves sauvages" (n° 14686)

Voorzitter: Sabien Lahaye-Battheu.

Présidente: Sabien Lahaye-Battheu.

13.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Zowel de Raad van State als de arbeidsrechtbank in Antwerpen geven in kort geding de verantwoordelijken van de wilde spoorstaking van 10 januari in Berchem over heel de lijn ongelijk. Dat melden de kranten op 5 december. Een uitspraak ten gronde is er nog niet, maar de Raad van State en de arbeidsrechtbank scharen zich wel achter de inhoudelijke argumenten van de spoorwegen.

Ter herinnering, op dinsdagnamiddag 10 januari legden 13 seingevers van blok 12 in Berchem onaangekondigd een half uur het werk neer uit protest tegen het aanslepende personeelstekort en de daardoor gevaarlijke situatie. Hun chef sloot zich bij de actie aan. De actie werd achteraf erkend door de onafhankelijke spoorbond OVS. De 13 kregen een blaam en een kleine boete. Hun chef werd één maand geschorst. Daarover hebben wij destijds ook al van gedachte gewisseld.

De heer Haek, nooit verlegen voor een goede quote, reageert als volgt: "Kijk, in die afspraak van 12 juni 2008 zijn er enkele kleine leemtes, onduidelijkheden, die wij willen verfijnen maar die de vakbonden veeleer willen verruimen. Precies om die kleine lacunes waren wij tot dusver zeer spaarzaam met sancties. Maar die leemtes waren bij de wilde actie van 10 januari totaal niet van toepassing". In *La Libre Belgique* kondigde de Holding al aan dat zij vanaf nu op een meer systematische manier wilde stakingen zal bestraffen. *La Libre* meldt ook dat sinds 2008 slechts bij twee wilde stakingen sancties werden getroffen.

Klopt het dat er sinds 2008 slechts twee sancties werden getroffen? Zo ja, welke was de tweede wilde staking, naast die in Berchem? Welke bond erkende die staking?

Waarom werden geen sancties getroffen bij de wilde stakingen die sinds de staking in Berchem hebben plaatsgevonden? Ik denk aan 1 februari, 14 mei, 1 juni, 4 juni, 29 juni, 29 augustus, 21 september, 24 september en 25 september.

Over welke leemtes in het sociaal akkoord van 2008 heeft de heer Haek het precies?

Zal de NMBS-Groep vanaf nu wilde stakers systematisch bestraffen? Zo ja, op welke manier? Zo neen, waarom niet?

Daarop aansluitend heb ik een vraag over het protocolakkoord, waarover het regeerakkoord een en ander vermeldt. Men is binnen het sturingscomité en binnen andere paritaire organen van de NMBS-Groep al sinds begin dit jaar bezig met de evaluatie en de herziening van de bestaande protocollen. Men lijkt echter maar niet tot een akkoord te komen.

In de commissie van 22 mei hebt u op een vraag van mij geantwoord dat de bonden zich tegen eind mei moesten uitspreken over de voorgestelde wijziging van paragraaf 77bis, de paragraaf over de werkonderbrekingen van bundel 548 van het personeelstatuut.

Op 13 november hebt u in deze commissie nog gezegd dat er op dat moment nog steeds geen akkoord was en dat er een gebrek aan vertrouwen was rond de tafel.

De heer Haek meldde op 5 december dat de spoorwegbonden op maandag 3 december hun standpunten over de herziening van het protocolakkoord inzake werkonderbreking van 2008 officieel kenbaar hadden gemaakt. Ze hebben een beetje tijd nodig gehad, maar op 3 december was het dan toch zover.

Men zou in de daaropvolgende dagen een akkoord proberen vinden, zoniet moet de Staat de zaak ter hand nemen en zelf een oplossing vinden. Lees ik daarin een verholen roep naar moties zoals die van de voorzitter in verband met een kleine inperking van het stakingsrecht?

Mijnheer de minister, mijn vragen zijn de volgende.

Wat waren de standpunten van de vakbonden over het voorstel tot herziening van het sociaal akkoord inzake werkonderbrekingen? Met welke specifieke punten gingen zij niet akkoord? Is er ondertussen een akkoord bereikt? Als er nog geen akkoord is, wat zal uw opvolger adviseren om deze zaak zelf ter hand te nemen en een oplossing door te drukken, zoals de heer Haek dat suggereert?

13.02 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de invalshoek van mijn vraag is iets anders.

De aanleiding is dezelfde, met name de staking van 10 januari, waarbij een adjunct-stationschef van Berchem samen met dertien collega's het werk neerlegde wegens het aanslepende personeelstekort.

De acties van een halfuur hadden gevolgen voor 261 treinen. De NMBS-Holding startte procedures tegen de stakers. Dertien kwamen ervan af met een fikse blaam, maar de adjunct-stationschef liep als aanstoker een maand schorsing met loonverlies op. De betrokkene zit nog tot morgen thuis.

Zowel de Raad van State als de arbeidsrechtbank in Antwerpen hebben nu de hoofdverantwoordelijke van de wilde spoorstaking van begin dit jaar over de hele lijn ongelijk gegeven. Ik heb het nog niet over het statuut van die uitspraak, maar ik denk dat de richting wel gegeven is. Dat betekent dat men in de toekomst ervan uitgaat dat wilde stakingen riskant zijn.

Naar aanleiding van de visie van de Raad van State en van de arbeidsrechtbank werd een aantal verklaringen in de pers gedaan, waarbij een collega van de gestrafte adjunct-stationschef verklaarde: "Hij was gewoon een van de stakers en hij heeft niemand aangezet tot staken. Er waren op dat ogenblik drie personen hoger in rang aanwezig. Zij kunnen dat getuigen. Wat ze die man aandoen, is ongehoord. Hij heeft met veertig jaar een onberispelijke staat van dienst en staat net voor zijn pensioen. Als een crimineel wordt hij zonder loon gezet. Dat is schandalig. De onafhankelijke vakbond voor spoorwegpersoneel – OVS – wordt gevisieerd door de NMBS-top. Ze durven de OVS aanpakken omdat we als onafhankelijke bond geen politieke banden hebben en ze kiezen er Berchem uit omdat de OVS hier sterk staat. Soortgelijke acties van andere bonden worden niet vervolgd."

Mijnheer de minister, collega Lahaye-Battheu heeft u ter zake reeds ondervraagd in de plenaire vergadering van de Kamer van 6 december 2012. Ik wens ook de persmededeling van OVS aan te halen waarin hij de selectiviteit aanklaagt waarmee opgetreden werd tegen deze wilde staking. Graag vernam ik in welke mate het klopt dat zij specifiek gevisieerd worden, maar dat andere wilde stakingen van misschien meer bevriende of meer erkende vakbonden ongemoeid worden gelaten.

Mijnheer de minister, werd enkel tegen deze wilde staking en tegen OVS door de NMBS opgetreden? Zo ja, waarom werd enkel deze wilde staking eruit gepikt? Zo neen, kunt u dan aan de hand van andere maatregelen aantonen dat ook andere wilde stakingen van andere erkende vakorganisaties evenzeer werden aangepakt?

13.03 Minister Paul Magnette: De NMBS-Groep meldt mij dat de tweede actie die bestraft werd betrekking had op een niet-aangekondigde werkonderbreking op 13 augustus 2010, waarbij de verantwoordelijke van het seinhuis van Sint-Niklaas het werk heeft onderbroken en zijn collega-seingeveer aanspoorde om eveneens deel te nemen aan deze werkonderbreking.

Wat het sanctioneren van de andere niet-aangekondigde acties aangaat, is in de bedrijven tot op vandaag nog geen definitieve beslissing genomen. Dit maakt deel uit van het evaluatieproces.

Wat de evaluatie van het sociaal akkoord betreft, de NMBS-Groep heeft een analyse van het bestaande protocol opgesteld. De werkgever heeft tengevolge van deze analyse een voorstel tot verbetering op tafel gelegd.

In de vergadering van de nationale paritaire commissie van maandag 3 december 2012 hebben de vakorganisaties een tegenvoorstel ingediend voor de herziening van het sociaal akkoord inzake werkonderbrekingen. Het tegenvoorstel wordt momenteel onderzocht en een nieuwe vergadering met de vertegenwoordigers van de vakorganisatie was voorzien voor 10 december 2012. Ik wacht op de besluiten van deze vergadering.

13.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, als er vragen gesteld worden over stakingen en bonden probeert men het antwoord gewoonlijk te verdrinken in een waterval van woorden. Een antwoord kan niet wolliger zijn dan het antwoord dat wij hier juist kregen.

Ik stel opnieuw vast dat er stoere staal gesproken wordt op een ogenblik dat er een alleenstaand incidentje is of dat er een actie plaatsvindt die door OVS is erkend.

De hele resem aan stakingen wordt echter blijkbaar onderworpen aan een analyse. Volgens mij is dat meten met twee maten en twee gewichten. Ik blijf ervan overtuigd dat het protocol werd opgesteld om het te respecteren.

In Berchem werd dan nog actie gevoerd voor iets dat echt werkgerelateerd was, maar alle andere wilde acties die ik zojuist heb aangehaald, waren politieke acties die eigenlijk niets te maken hadden met concrete problemen tussen werkgever en werknemer, waar het stakingsrecht nochtans voor bedoeld is.

In die zin respecteren noch de werkgever in dezen, noch de bonden, de afspraken die gemaakt zijn. Ik denk dat u als voogdijminister met een voorstel zou moeten komen om dat aan banden te leggen, maar dat blijft voorlopig uit.

Als mevrouw de commissievoorzitter verder gaat met haar voorstellen, dan weet zij dat zij in dezen op onze steun kan rekenen. Die wilde acties kunnen echt niet verder. Iets dat een recht is, wordt vermaakt tot een spel, maar zo gaat het niet vooruit.

Ook inzake de paritaire comités had ik op zijn minst de hoop dat u enig licht zou werpen op de verzuchtingen van de bonden in dezen.

Men kan mij verwijten dat ik weinig begrip heb, maar de antwoorden op vragen daaromtrent worden altijd zodanig verhuuld en brengen eigenlijk nooit iets nieuws, dat het onmogelijk is om inzicht te krijgen in de specifieke beweegredenen van de bonden om halsstarrig vast te houden aan het ene of het andere voorstel. Ik vind dat alleen maar jammer en het verhindert dat wij ons een duidelijk beeld kunnen vormen.

Ik kan dan ook niet anders dan vaststellen dat er dringend effectief werk van moet worden gemaakt, gelet op de economische weerslag die al die wilde acties hebben op het hele land.

13.05 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik bedank de minister voor zijn antwoord. Het was een beknopt antwoord, want hij gaat niet echt in op al de gestelde vragen.

Mijnheer de minister, uit hetgeen u zegt, kan ik alleen maar afleiden dat het in de twee gevallen waarbij werd ingegrepen om Vlaamse stakers ging, de ene keer in Berchem en de andere keer in Sint-Niklaas. Ik zal eens navragen wat de aanleiding was voor de staking in Sint-Niklaas; misschien kwam die ook uit OVS-hoek.

U weerlegt in elk geval niet dat OVS zich geïnteresseerd voelt, wat ik ook afleid uit het feit dat tegen OVS wordt opgetreden en dat u geen enkel voorbeeld geeft van de aanpak van wilde stakingen van andere erkende vakbonden.

Ik vind dat de NMBS zeker niet met twee maten en twee gewichten mag werken.

Ik ga niet akkoord met de stelling van collega Vandeput, als zou enkel de staking in Berchem werkgerelateerd zijn. Ik verwijs onder meer naar de staking in Luik-Guillemins van 9 juni, als ik mij niet vergis. Toen ging het over het softwareprogramma Power. De mensen konden geen vakantie meer nemen. Achteraf is de NMBS daarin tegemoetgekomen door toe te geven dat men over een nacht ijs is gegaan.

Ik heb op zich geen probleem met het principe van stakingen, maar ik ga wel mee in de redenering dat afspraken moeten worden nagekomen. Het blijft mij echter verwonderen dat het ook in dit dossier – herziening van het protocol van 2008 – tergend traag gaat. Ondertussen stijgt het ongenoegen en gaat men enkel nog selectief te werk.

Ik kan dit alleen maar betreuren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.41 uur.

La réunion publique de commission est levée à 17.41 heures.