

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

du

MARDI 12 MARS 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 12 MAART 2013

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.39 uur en voorgezeten door de heer Jef Van den Bergh.
La séance est ouverte à 14.39 heures et présidée par M. Jef Van den Bergh.

De **voorzitter**: Collega's, het is een beetje een bijzondere dag. Heel wat collega's zullen verontschuldigd zijn, vermoed ik. Ook voorzitter Sabien Lahaye-Battheu is verontschuldigd. Alles is te wijten aan heel wat treinproblemen, al was het op de weg niet veel beter.

Vraag nr. 15779 van mevrouw Fonck wordt uitgesteld.

01 **Samengevoegde vragen van**

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nakende beursgang van bpost" (nr. 15832)

- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de privatisering van bpost" (nr. 15860)

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de cashuitkering en de beursgang van bpost" (nr. 16451)

- mevrouw **Miranda Van Eetvelde** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling van de staatssteun door bpost" (nr. 16452)

01 **Questions jointes de**

- Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'entrée imminente de bpost en bourse" (n° 15832)

- M. **David Geerts** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la privatisation de bpost" (n° 15860)

- Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le versement en cash et l'entrée en bourse de bpost" (n° 16451)

- Mme **Miranda Van Eetvelde** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement de l'aide d'État à bpost" (n° 16452)

De **voorzitter**: De heer Geerts is verontschuldigd.

01.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb uw collega meermaals ondervraagd over de beursgang van bpost, waarvan reeds drie jaar sprake is, en ik heb u hierover ook recentelijk een vraag gesteld. Uw antwoord was toen, naar mijn mening, redelijk beperkt. Aangezien in de pers meer nieuws hierover verscheen, wilde ik het onderwerp opnieuw aankaarten.

Na maanden van politiek getouwtrek vernamen wij vorige week dat de federale regering zich heeft voorgenomen om de beursgang van bpost op korte termijn te realiseren. Daartoe werden reeds verschillende toekomstige potentiële aandeelhouders aangeschreven. Onder meer de investeringsfondsen JP Morgan en Numora werden genoemd als zekere partners. Het is een evidentie dat bijkomende

kandidaten een aandeelhouderschap opnemen, aangezien CVC Capital reeds sinds twee jaar zijn engagement bij bpost wil stopzetten.

De federale overheid heeft een niet te onderschatten verantwoordelijkheid voor de beursintroductie. U moet er immers in slagen de tegengestelde belangen die leven binnen en buiten het autonome overheidsbedrijf, met elkaar te verzoenen alvorens het aandeel op de beurs te introduceren.

Een heikel aspect is bijvoorbeeld de eerste prijszetting van het aandeel. Indien beleggers geen voldoende dividendrendement in het vooruitzicht wordt gesteld, belooft het koopenthousiasme slechts matig te zijn in de aanvangsfase. Uiteindelijk blijft bpost net als Belgacom in de eerste plaats een krimpbedrijf. Een nieuwe succesvolle beursintroductie kan het imago van ons beurswezen, dat de afgelopen maanden schade heeft opgelopen, opnieuw in positieve zin bijspijkeren. Maar dat vereist dat de weg ernaar bedachtzaam wordt uitgestippeld.

Mijnheer de minister, bevestigt u het voornemen van de federale regering om echt werk te maken van de beursgang en die op korte termijn te realiseren?

Zit de regering hier op één duidelijke lijn, gelet op de eerdere weigerachtige houding van de PS?

Beschikt u intussen over het formele en definitieve positief oordeel vanwege de Europese Commissie, zodat de beursgang kan worden aangevat? Ik las in de krant dat dat het geval zou zijn?

Welk tijdspad volgt u voor de beursgang? Gaat u met het bedrijf nog voor de zomer naar de beurs of is dat iets op langere termijn?

Welke potentiële partners heeft de raad van bestuur van bpost de voorbije dagen aangeschreven?

Is er reeds een consensus over de eerste prijszetting van het aandeel bij de introductie ervan? Op basis van welke criteria werd de prijs dan vastgesteld? Zijn de voornemens van CVC reeds bekend? Is CVC zinnens zich volledig terug te trekken, of zal het een aandeel behouden?

Ik kom tot mijn volgende reeks vragen.

In opdracht van bpost onderzocht zakenbank UBS recent de optimalisering van de balansstructuur. Daarbij zou UBS hebben geoordeeld dat een maximale bijkomende cashuitkering van 360 miljoen euro mogelijk is. Hierover zou in de regering geen eensgezindheid bestaan. Sommigen opperen dat een uitkering van 220 miljoen euro aanvaardbaar zou zijn, maar het laatste woord daarover ligt bij de raad van bestuur van bpost.

Daarbij aansluitend wens ik het nog eens te hebben over de nakende beursgang van het overheidsbedrijf. Verscheidene banken werd gevraagd om hun voorstellen aan bpost te bezorgen. Dat is intussen gebeurd. Is er in de regering overeenstemming over de cashuitkering door bpost aan de aandeelhouders? Wat is de stand van zaken van die financiële transactie? Welk bedrag zal exact worden uitgekeerd? Heeft de raad van bestuur van bpost hierover reeds een standpunt ingenomen? Is er reeds informatie beschikbaar over de voorstellen die door de aangeschreven banken aan bpost werden bezorgd? Bestaat er reeds een zicht op de timing en op de eerste prijszetting van het aandeel bij de introductie ervan?

De laatste reeks vragen gaat over de terugbetaling van de staatssteun. Recent raakte bekend dat een herenakkoord over de terugbetaling van eerder verkregen staatssteun door bpost aan de Belgische Staat werd bereikt. Dat is noodzakelijk voor de goedkeuring van de nieuwe beheersovereenkomst met bpost voor de periode 2010-2015. Daarbij zou het gaan over een bedrag van 125 miljoen euro, wat voor bpost netto neerkomt op 80 tot 85 miljoen euro.

Kunt u bevestigen dat overeengekomen is dat er een bedrag van 125 miljoen euro wordt terugbetaald? Zal de terugbetaling van de staatssteun leiden tot jobverlies bij bpost, zoals in het verleden werd gesuggereerd? Over hoeveel jobs zou het daarbij gaan?

Wat is de impact van het akkoord op de nieuwe beheersovereenkomst? Wanneer zal die goedgekeurd worden? Zal het daarin vastgelegde bedrag van 321 miljoen euro aan overheidssteun voor de diensten van algemeen belang worden bijgesteld? Welk bedrag zal daarbij worden ingeschreven in de

beheersovereenkomst?

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw Van Eetvelde, het is een heel belangrijke en interessante vraag.

De Belgische Staat, die meerderheidsaandeelhouder is, erkent het recht van minderheidsaandeelhouder CVC om zijn aandeel volledig of deels te verkopen aan institutionele investeerders en/of op de markt te brengen via een IPU.

Aangezien de Staat niet de bedoeling heeft om te verzaken aan zijn meerderheid in het kapitaal van bpost, zal er geen onmiddellijke impact zijn op de staatsfinanciën. Toch is een eventuele beursgang van bpost in de eerste plaats een beslissing van CVC, die het recht heeft om zijn aandelen geheel of deels te verkopen.

Het komt CVC toe om ter zake, alsook over de datum van een eventuele beursgang, een beslissing te nemen. Het zou dan ook voorbarig zijn om nu vooruit te lopen op de timing, de modaliteiten en de prijszetting.

Zoals reeds eerder aangekondigd, werden de gesprekken met de Europese Commissie in december 2012 afgesloten. Het vijfde beheerscontract werd dus vorige week genotificeerd aan de Europese Commissie, die zich hierover binnen de twee maanden moet uitspreken.

Gelijktijdig met de goedkeuring van het vijfde beheerscontract, wordt een definitieve berekening gemaakt van de steun die gedurende de periode 2011-2012 werd ontvangen. Bovendien heeft de raad van bestuur zich daar nog niet over uitgesproken. Het is dus voorbarig om nu al bedragen te bevestigen.

Een mogelijke terugbetaling van de staatssteun zal niet leiden tot banenverlies bij bpost. Net zoals dat het geval was bij de vorige terugbetaling voor de periode 2007-2010 zal een terugbetaling voor de periode 2011-2012 geen impact hebben op de werking van bpost. Ik kan u garanderen dat de doelstellingen van de publieke dienst worden behouden en zelfs versterkt.

Een beursgang zal geen wijziging van de strategische koers van bpost teweegbrengen. De belangrijke veranderingsprojecten die werden gelanceerd, zoals die van de brievenpost en de pakjesorganisatie, blijven behouden. Ook de universele dienstverlening en de diensten van algemeen belang waartoe bpost zich verbindt in het beheerscontract, blijven ongewijzigd.

Aan de dienstverlening aan de burgers en de sociale rol van bpost in onze samenleving wordt niet geraakt.

Een eventuele beursgang heeft, ten slotte, geen impact op het statuut en de rechten van de werknemers. Het engagement dat de onderneming is aangegaan om de lopende veranderingsprojecten uit te voeren zonder naakte ontslagen, blijft van kracht.

01.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat u op bepaalde zaken niet kunt vooruitlopen. Ondertussen lijkt de beursgang steeds concreter te worden. Verschillende banken overhandigden reeds hun voorstellen. Voor mij is het belangrijk dat er nu zo snel mogelijk duidelijkheid komt over een aantal zaken.

Zeer belangrijk daarbij vind ik de eerste prijszetting, omdat die allesbepalend is voor het verdere verloop. Een te hoge prijs kan immers leiden tot een negatieve spiraalbeweging, zoals wij vorig jaar bij Facebook zagen. Ik dring er dan ook op aan dat er zo snel mogelijk duidelijkheid komt en dat men niet te lang wacht met zijn huiswerk.

Wat de cashuitering betreft, ondertussen las ik dat er een akkoord zou zijn om 360 miljoen euro toch uit te keren. Ik vraag mij af of de regeringspartijen op dat vlak op dezelfde lijn zitten, want de berichtgeving ter zake was niet eenduidig. Ik vraag mij vooral af wat de impact zal zijn op de begroting. Ik heb daar in het verleden al op gewezen.

Voorts moet er heel snel werk worden gemaakt van de beheersovereenkomst. Dat is heel belangrijk. Het is ondertussen 2013 en we zitten dus halverwege de periode. Ik hoop dat er een concrete timing is, zodat de beheersovereenkomst over twee maanden kan worden bekeken.

Ik blijf het punt hoe dan ook opvolgen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbouw van een GEN-netwerk rond Gent en de ingebruikname van spoorlijn 204 voor personenvervoer" (nr. 15844)

02 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'aménagement d'un réseau RER autour de Gand et la mise en service de la ligne ferroviaire 204 pour le transport de voyageurs" (n° 15844)

02.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de minister, de Vlaamse regering presenteerde begin februari de Vlaamse Spoorstrategie.

Het Vlaams Gewest heeft een van de dichtste spoorwegnetten van Europa, zoals u weet. Ik denk dat de vele problemen die wij vandaag met dit weer hebben daarmee te maken hebben.

Toch ziet men een potentieel voor nog meer verplaatsingen over het spoor in dit gebied.

De Vlaamse regering heeft daarvoor 51 prioritaire projecten geselecteerd waaronder een aantal missing links voor personenvervoer. Daarbij wordt de uitbouw van het GEN-netwerk rond Gent als een prioritair project naar voren geschoven.

In het voorstel is eveneens sprake van de ingebruikname van lijn 204 voor personenvervoer tussen Gent en Zelzate. Deze lijn doorkruist de Gentse haven, uiteraard niet zo belangrijk als de Antwerpse haven, maar voor dit gebied toch een zeer belangrijke haven, zeker als het gaat om tewerkstelling en toegevoegde waarde.

Deze lijn verbindt alle er gevestigde bedrijven en zorgt voor een ontsluiting per spoor van de Gentse deelgemeenten in de Kanaalzone en alle gemeenten aan de rechterkant van de Kanaalzone.

Er is al geruime tijd vraag naar deze passagiers- en pendelverbinding. Reeds in mei 2008 reageerde de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit, Etienne Schouppe, positief op de vraag van de bewoners van de gemeenten in de Kanaalzone om spoorlijn 204 voor passagiersvervoer open te stellen. De verschillende gemeenteraden en de provincieraad keurden unaniem moties goed met betrekking tot het inleggen van een treinverbinding op spoorlijn 204.

Begin 2012 heeft de NMBS een studie laten uitvoeren, omdat daarop sterk werd aangedrongen, die aantoonde dat het rendabel is om op de lijn een passagierstrein te laten rijden. Een *lighttrain* wordt als meest geschikt voor het passagiersvervoer beschouwd. Sindsdien werd echter niets meer vernomen over het dossier, ook niet na aandringen van het Gentse stadsbestuur om inzage in deze studie te krijgen.

De Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers berekende in 2009 dat het potentieel van deze lijn toch wel zeer positief voor het passagiersvervoer zou zijn. Het verwachte aantal unieke reizigers, het woon-werkverkeer per dag, bedroeg toen minstens 1 500 enkele reis en dus 3 000 heen en terug.

Omdat de NMBS de voorbije jaren een algemene toename kent van het aantal reizigers op andere lijnen ligt het potentieel van spoorlijn 204 mogelijk een stuk hoger, aldus de Bond van Trein-, Tram- en Busgebruikers

Mijnheer de minister, hebt u over de 51 prioritaire projecten in de Vlaamse Spoorstrategie reeds overleg gepleegd met uw Vlaamse collega van Mobiliteit? Zo ja, wat was de uitkomst van dat overleg? Zo neen, plant u dit overleg nog in de toekomst?

Ten tweede, is in het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep een plan en budget vooropgesteld voor de uitbouw van het GEN-netwerk rond Gent?

Ten derde, indien het antwoord op de vorige vraag negatief zou zijn, kan u mij dan mededelen of er in het investeringsplan van de NMBS-Groep ruimte is voor het operationaliseren van spoorlijn 204 voor

passagiersvervoer?

Ten vierde, beschikt de NMBS-Groep reeds over een *lightrain* die voor dat passagiersvervoer geschikt is?

Ten slotte, heeft de NMBS-Groep zelf al onderzoek verricht naar het potentieel van de spoorlijn? Wat zijn de bevindingen?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

02.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, een vergadering heeft plaatsgevonden met mijn collega Hilde Crevits inzake het ontwerp van investeringsplan van de NMBS-Groep. Dat was een eerste contact, maar er zullen zeker nog andere contacten plaatsvinden.

In het ontwerp van investeringsplan dat ter discussie voorligt, is voor het dossier met betrekking tot de uitbouw van een GEN-netwerk rond Gent, meer bepaald via lijn 204, momenteel geen budget bepaald. Het ontwerp van investeringsplan kent vanaf 2017 wel 1,5 miljard euro toe voor de realisatie van prioritaire projecten voor de Gewesten. Daarenboven wordt ook 500 miljoen euro uitgetrokken voor het aandeel van het federale niveau in de mogelijke gewestelijke cofinanciering. Deze projecten moeten uiteraard met de Gewesten worden besproken en vastgelegd. Het overleg tussen de federale overheid en de Gewesten loopt.

De historiek van het dossier is als volgt te schetsen. Een potentiële exploitatie van de lijn 204 Gent-Zelzate werd onderzocht in het kader van de lightrailstudie, die overeenkomstig het beheerscontract werd uitgevoerd onder coördinatie van de NMBS-Holding. De studie toont aan dat er een zeker reizigerspotentieel bestaat. De exploitatie van lijn 204 noodzaakt investeringen in de spoorinfrastructuur. Volgens de NMBS is er vandaag geen rollend materieel beschikbaar voor de exploitatie. Het zou voor de NMBS een exploitatietekort betekenen.

Wat het rollend materieel betreft, werden enkel de investeringen voor het GEN rond Brussel geïntegreerd in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025.

Voorts geeft de NMBS nog mee dat zij sinds kort beschikt over een lichter type van trein, de Desiro MR 8. Dit type trein wordt vandaag ingezet rond Brussel en gebruikt als stoptrein in landelijke gebieden. In totaal heeft de NMBS 305 motorrijtuigen van het type Desiro aangekocht, goed voor 88 400 zitplaatsen. De Desirotreinen worden geleverd tussen 2012 en 2015.

02.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, als ik uw antwoord goed begrijp, is er niet in een budget voorzien voor de lijn 204.

Voor het budget 2017 is in 1,5 miljard euro voorzien voor de Gewesten. Betekent dit dat er dan toch in die lijn geïnvesteerd kan worden als het Vlaams Gewest die lijn als prioritair naar voren zou schuiven?

02.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: Op dit ogenblik is er niet in een speciaal budget voorzien. Dat betekent niet dat er in de toekomst geen budget beschikbaar zal zijn.

De 1,5 miljard euro is bedoeld voor structurele projecten met de Gewesten. Over die projecten moeten we samen beslissen.

Ik herinner er bovendien aan dat het meerjareninvesteringsplan nog niet goedgekeurd is.

02.05 **Karin Temmerman** (sp.a): Dat betekent, met andere woorden, dat het Vlaams Gewest wat zal moeten lobbyen om die lijn ooit operationeel te krijgen.

Ik wil nogmaals benadrukken dat die lijn voor de haven van Gent en voor de omliggende gebieden echt zeer belangrijk is. Mensen die daar tegenwoordig een contract krijgen, soms voor deeltijds werk of interim-arbeid, geraken gewoonweg niet ter plaatse omdat er in de haven onvoldoende openbaar vervoer is.

Mijnheer de minister, u hebt er zelf naar verwezen dat studies zeker een potentieel aldaar bewijzen. Ook werden er al heel veel acties gevoerd omtrent die lijn, niet alleen vanuit de stad Gent, maar ook vanuit alle gemeenten rond de Kanaalzone en ook vanuit de provincie. Ik zal de collega's van het Vlaams niveau

daarop zeker attent maken.

Ik hoop dat er in de samenwerking toch in een budget kan worden voorzien om die lijn voor personenvervoer in de toekomst te realiseren.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

03 Vraag van mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de problemen op lijn 60" (nr. 15858)

03 Question de Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes sur la ligne 60" (n° 15858)

03.01 Karin Temmerman (sp.a): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, u weet ongetwijfeld dat spoorlijn 60 tussen Dendermonde en Brussel al geruime tijd met problemen kampt. Dagelijks zijn er vertragingen die kunnen oplopen tot vijftig minuten en meer. Regelmatig worden er ook treinen afgeschaft. De reden voor die afschaffing wordt zelden gecommuniceerd aan de reizigers. Dat is althans wat men ons meldt.

Bovendien ontstaan er ook gevaarlijke situaties wanneer de treinen overbezet zijn. Ik geef een concreet voorbeeld. Wanneer de IC-trein naar Brussel wordt afgeschaft of met een verminderde samenstelling rijdt, kiezen de meeste pendelaars in Dendermonde ervoor, bij gebrek aan een waardig alternatief, de L-trein te nemen. Die trein vertrekt bijgevolg al goed gevuld. Daar deze L-trein stopt in de meeste stations tussen Dendermonde en Brussel geraakt hij al snel overbezet. Vaak moeten pendelaars in die stations dan minstens een half uur in de kou staan omdat er gewoon niemand meer bij kan.

Onlangs weigerde een treinbegeleider de trein te laten vertrekken omdat de veiligheid van de reizigers in het gedrang kwam. Hoewel dit waarschijnlijk een zeer terechte beslissing van de treinbegeleider was, was die maar moeilijk te accepteren door de treinreizigers. Als een trein wordt afgeschaft, moeten de pendelaars die opstappen in Sint-Gillis, Heizijde, Mollem of Zellik een uur wachten op de volgende trein.

Lijn 60 is ook de oorzaak van een ander kwaad. Heel wat pendelaars moeten na hun aankomst in Dendermonde doorsporen naar een van de deelgemeenten, maar kiezen wegens de onzekerheid van de verbinding meer en meer voor de wagen. Ik meen dat wij deze evolutie moeten tegengaan. Het gevolg is immers dat de parkeerterreinen rond de stations en de wegen naar de stations dichtslibben.

Het gaat hier niet om een occasioneel feit. Deze problemen komen op deze lijn gedurende het hele jaar voor. Op een gewone winterdag — uitzonderingen zoals vandaag nog buiten beschouwing gelaten — is het nog iets slechter. De vertragingen maken het reizen niet bepaald aangenaam voor de pendelaars die erop rekenen op tijd op hun werk te geraken.

Ik wil nog een kleine anekdote vermelden die heel illustratief is. Wanneer de trein wordt afgeschaft, moeten de mensen de bus nemen. Het gaat echter om een privébus waarin men niet kan rechtstaan, zodat alleen de zitplaatsen gebruikt kunnen worden, met als gevolg dat slechts de helft van de treinreizigers in de bus terecht kan, terwijl de andere helft moet wachten op een eventuele volgende bus, die soms niet komt. Met andere woorden, deze situatie is echt niet langer houdbaar.

Ik kom tot mijn vragen, mijnheer de minister.

Ik neem aan dat u op de hoogte bent van de problemen op lijn 60? Kunt u er een verklaring voor geven? Wat is de reden voor de vele vertragingen? Wat is de reden voor de vele afschaffingen op deze lijn?

Kunnen er maatregelen worden genomen om de problemen op te lossen?

Welk rollend materieel wordt ingezet op lijn 60? Voldoet het nog aan de behoeften van de pendelaars?

Welke investeringen zijn eventueel gepland in het investeringsplan 2013-2025 om deze lijn beter te maken voor de treinreizigers?

Tot slot, werd er met betrekking tot de spoorproblemen al overleg gepleegd met de getroffen steden en de

reizigersafgevaardigden? Zo ja, wat was het resultaat van dat overleg?

03.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-Groep bevestigt mij dat zij de stiptheid op het spoornet bestendig opvolgt. Lijn 60 is een belangrijke axiale lijn naar Brussel. Daarom komt die lijn ook voor in de maandelijkse stiptheidscommunicatie die door Infrabel publiek wordt gecommuniceerd.

De problemen die zich op die lijn voordoen, werden of worden veroorzaakt door infrastructurele redenen of problemen zoals de overname van de bediening van de seininstallaties van de zone Dendermonde, infrastructuurwerken of problemen met de werking van de automatische overwegen. De planning van het treinaanbod diende als gevolg van de werken in Sint-Niklaas tijdelijk te worden aangepast. De capaciteitsproblemen in de treinen waren het gevolg van afschaffingen door defecten aan het materieel.

De NMBS en Infrabel zijn bezig met de uitvoering van het gemeenschappelijk stiptheidsactieplan. Zij melden mij dat het constant wordt geëvalueerd en bijgestuurd. Met een aantal acties zal pas op een langere termijn resultaat worden geboekt. Talrijke belangrijke acties betreffen de modernisering van de infrastructuur en de verhoging van de betrouwbaarheid van het materieel. Enkele voorbeelden van acties zijn het sensibiliseren, met alle betrokken partijen, voor een grotere discipline en omzichtigheid, een verbeterde controle van de overwegen, de organisatie van een infrastructuurexpertencomité, dagelijkse coördinatievergaderingen, het ijsvrij maken van de bovenleidingen enzovoort.

Op lijn 60 worden momenteel M6- en M4-rijtuigen, Breaks, Desiro's en nog een aantal klassieke oudere motorstellen ingezet. Geleidelijk aan zullen de klassieke motorstellen door Desiro's vervangen worden. Infrabel voorziet in de modernisering van het station van Dendermonde, het afschaffen van zes overwegen, de afwerking van het station van Jette, de perronophoging te Asse en Opwijk en de bouw van een nieuwe sectioneerpost te Asse.

03.03 **Karin Temmerman** (sp.a): Mijnheer de minister, ik benadruk nogmaals dat het niet gaat over gewone stiptheid. Het gaat niet over vertragingen van tien minuten of een kwartier, maar over uren vertraging. Bovendien gaat het over een groot aantal afgeschafte treinen.

Ik neem aan dat een en ander met het materieel te maken heeft. Ik heb uit uw antwoord begrepen dat de NMBS poogt iets aan het probleem te doen door het aanschaffen van nieuw materieel en ook door de overgangen beter te maken.

Het gaat om een lijn die ik zelf niet gebruik. Zoals u wel hebt gehoord, kom ik uit Gent. Het aantal klachten met betrekking tot die lijn, vooral over het afschaffen van treinen, is echter zeer groot. Wanneer er nieuw materieel is, hoop ik dat het eerst op die lijn wordt ingezet.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de 1.500 defectrapporten met de reeds 61 geleverde treinstellen van het type Desiro" (nr. 15864)
- mevrouw **Linda Musin** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ingebruikname van de Desiro's" (nr. 15867)
- de heer **David Geerts** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van de Desirotreinstellen" (nr. 15905)
- de heer **Karel Uyttersprot** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onduidelijke indeling van de Desirotreinstellen" (nr. 16043)
- de heer **Karel Uyttersprot** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de defecten van de Desirotreinstellen" (nr. 16044)
- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opschorting van de afname van de Desirotreinen" (nr. 16243)
- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiering van de aankoop van 21 Desiromotorstellen" (nr. 16244)

04 **Questions jointes de**

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "les 1 500 rapports d'avarie relatifs aux 61 rames Desiro déjà livrées" (n° 15864)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en service des rames Desiro" (n° 15867)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement des rames Desiro" (n° 15905)

- M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le manque de clarté dans le compartimentage des rames Desiro" (n° 16043)

- M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes techniques affectant les rames Desiro" (n° 16044)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suspension de la livraison des rames Desiro" (n° 16243)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le financement de l'achat de 21 automotrices Desiro" (n° 16244)

04.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de NMBS zou niet alleen opgescheept zitten met een falende Fyra, maar ook met 61 reeds geleverde treinstellen van het merk Desiro op een totaal van 305 bestelde treinstellen van de Duitse treinbouwer Siemens, die vooral uitblinken door technologische mankementen.

Sinds de levering van de 61 toestellen, die vooral op het Brusselse Gewestelijk Expresnet zouden worden ingezet, werden reeds 1 500 defectrapporten opgesteld, waardoor ze meer in het depot staan voor herstel dan dat ze kunnen worden ingezet. De Duitse trein werd bijvoorbeeld besteld voor winterse omstandigheden, maar enkele ritten in de Ardense vrieskou op de lijn Aarlen - Luxemburg-Stad liepen nefast af, waarna de NMBS de oude treinstellen opnieuw inzette. Ook de deuren zijn allerminst betrouwbaar. Als de trein stilstaat op een helling, moet de motor die de deuren opent, zodanig in overdrive gaan dat hij verbrandt.

En dan zijn er ook nog de toiletten. Elektrische sensoren die de deuren sluiten wanneer het opvangreservoir vol zit, zijn blijkbaar niet goed afgesteld, waardoor de reizigers om de haverklap voor een gesloten toiletdeur staan. De NMBS heeft daarom beslist om geen treinstellen meer te aanvaarden tot de producent alle problemen heeft opgelost.

Mijnheer de minister, met welke problemen wordt de NMBS bij de treinstellen van Desiro geconfronteerd? Ik heb er een aantal opgesomd, maar mogelijk zijn er nog andere.

Welke technische maatregelen werden er naar aanleiding van de problemen genomen?

Welke juridische maatregelen werden er naar aanleiding van de problemen genomen tegenover de producent?

Waarom werden de problemen niet vooraf gedetecteerd? Ik meen mij immers te herinneren dat ook bij de Fyra, ondanks alle mankementen, op voorhand testprocedures werden afgewerkt op zelfs zeer moeilijke trajecten in Tsjechië.

Welke maatregelen werden er genomen om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden? Het is immers een tweede groot dossier, waaruit blijkt dat men er niet slaagt om technische mankementen preventief te detecteren en aan te pakken, want het gaat hier niet over een klein lampje dat niet brandt of over het piepend deurtje van een cateringwagentje, waarover de heer Descheemaeker onlangs kloeg. Ik meen dat de mankementen van die aard en van die omvang zijn dat men die preventief zou moeten kunnen aanpakken.

Ik kom dan tot mijn laatste vraag. In welke mate werd de aanbesteding voldoende degelijk opgesteld om zich te wapenen tegen dergelijke problemen? Ik stel die vraag, omdat men bij de aanbesteding van de Fyra reeds het plafond heeft bereikt van het contractueel vastgelegde budget in geval van schadegevallen. Ik hoop dat dat niet het geval zal zijn voor de Desiro's.

04.02 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, ik kan de problemen op lijn 60, Dendermonde-Lebbeke-Asse-Brussel, die zopas werden aangehaald, alleen maar bevestigen. Eind 2012 werden op die lijn Desirotreinen ingeschakeld.

De Desirotreinen hebben het voordeel dat het drie dooreenlopende wagons zijn, met een goed overzicht, maar er is een beperkt onderscheid tussen eerste en tweede klasse. Dat heeft tot gevolg dat heel wat onachtzame passagiers zich in een verkeerde klasse bevinden. Nu vernemen wij dat er een strengere controle zou komen en dat passagiers ook beboet zullen worden. Is dat juist. Zullen de onachtzame reizigers beboet worden?

Ik heb nog een bijkomende vraag. Wat is nog de relevantie van het verschil tussen eerste en tweede klasse? Moeten niet alle reizigers even comfortabel kunnen reizen?

Mijnheer de minister, de Desirotreinen werden ingeschakeld einde 2012, maar de vertragingen op lijn 60 zijn niet verminderd. De voorbije zes maanden, tot januari, waren er op die lijn 228 vertragingen van meer dan 15 minuten. Afgelopen maand waren er 97 vertragingen van meer dan 15 minuten op dezelfde lijn.

Het gaat niet alleen om problemen met Desirotreinen. Een van de ernstige problemen zou te maken hebben met de GF-koppelingen. In Dendermonde moeten er treinstellen gevormd worden van negen wagons, maar vaak kunnen er amper drie vertrekken, omdat de twee andere niet kunnen gekoppeld worden. Vanaf Lebbeke en Asse zitten de treinen vol en moet men soms een halfuur wachten op de volgende trein, die dan ook stampvol zit.

Mijnheer de minister, wat denkt u aan de problemen te kunnen doen? Welke maatregelen zult u nemen? Binnen welke tijdspanne ziet u die problemen afdoende opgelost?

04.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de problemen met de Desiro's zijn daarnet al aan de orde geweest. De NMBS heeft nu blijkbaar de afname van de Desirotreinen, zijnde de MS08 van Siemens, opgeschort. De maatschappij NMBS wil dat eerst alle technische problemen zijn opgelost vooraleer zij de resterende 244 motorstellen accepteert.

De 61 al in gebruik genomen treinen functioneren niet naar behoren. In een nota voor de raad van bestuur van de NMBS, die door *L'Écho* wordt geciteerd, is sprake van allerlei mankementen, die ook al zijn aangehaald. Onder andere softwareproblemen hebben tot gevolg dat er een te beperkte tractie is. Door de zwakke luchtdruk op de deuren sluiten de deuren slecht. Compressoren zorgen voor storingen in de luchtproductie, met onder andere een slecht werkende airco tot gevolg. De stroomafnemers op het Luxemburgse net vriezen vast. Er zitten ook fouten in de afgestelde sensoren in de toiletten.

Er zouden, nog altijd volgens *L'Écho*, tot nu toe al 1 500 incidenten zijn gebeurd, waarvan er 906 onder de garantie vallen, 517 nog ter studie zijn en 77 niet onder de garantie vallen.

De heer Crols van de NMBS meldt in *De Standaard* dat de NMBS ervoor kon kiezen om ofwel bij elke trein via een zogenaamde retrofit de problemen op te lossen, ofwel de levering op te schorten en aan Siemens te vragen geen nieuwe treinen meer te leveren tot alle moeilijkheden uit de wereld zijn. Volgens haar woordvoerder heeft de NMBS voor de laatstgenoemde optie gekozen.

De consequentie van de opschorting is dat de Desirotreinen opnieuw zullen moeten worden gehomologeerd vooraleer zij op het Belgische spoornet inzetbaar zijn. Op dit vlak vreest de NMBS niet voor operationele problemen. Volgens haar was de levering sowieso over verscheidene jaren uitgesmeerd. Nu is er enige vertraging, maar later kan het leveringstempo waarschijnlijk worden versneld.

In totaal werden vijf jaar geleden 305 motorstellen besteld voor een bedrag van ongeveer anderhalf miljard euro. Van dit bedrag zou, volgens *L'Écho* na de levering van slechts een heel klein deel van de stellen, nu al 43 % zijn betaald. De eerste exemplaren hadden al in 2011 op de Belgische sporen te zien moeten zijn. Vanaf dat moment tot 2016 zouden elk trimester minstens vijftien treinen worden geleverd.

Er was eerder al sprake van een boete van 25 miljoen euro. De NMBS zou nu ook een schadeclaim voorbereiden.

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen voor u.

Vanaf wanneer kan de levering naar verwachting opnieuw opgestart worden? Zijn er engagementen aangegaan door Siemens in verband met een nieuwe leveringstermijn en een versnelling van het

leveringstempo? De woordvoerder van de NMBS laat dat immers uitschijnen. Wat behelst de nieuwe schadeclaim?

Verder heb ik een vraag over de financiering van de aankoop van de Desiromotorstellen. Op 7 februari 2013 heeft de Ministerraad ingestemd met de financiële regeling voor de aankoop van lot 2 van de Desirotreinstellen. Eerder werd al in het derde bijvoegsel bij het beheerscontract van de NMBS en de NMBS-Holding bepaald dat het de NMBS-Holding is die de 21 motorstellen zal financieren. De NMBS wordt wel eigenaar van de treinstellen. De Holding zou ter compensatie jaarlijks een specifieke exploitatietoelage verkrijgen van 7 997 697,49 euro, niet-geïndexeerd, voor de periode van 2013 tot en met 2032. Ze wordt ingeschreven in een afzonderlijke budgetallocatie en jaarlijks betaald op 30 april.

Mijnheer de minister, wat is de reden voor het financieren van lot 2 van de Desirotreinstellen via de NMBS-Holding? Via welk kanaal verloopt de financiering? Waarom werd de aankoop gefinancierd door middel van een lening en een specifieke exploitatietoelage ten voordele van de NMBS-Holding, terwijl het eigenlijk logisch zou geweest zijn dat de NMBS een verhoging van haar investeringskredieten zou hebben gekregen?

04.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS bevestigt mij dat de Desiromotorrijtuigen technische problemen kennen in de commerciële dienst. Deze problemen liggen zowel aan de geïntegreerde software als aan de boorduitrusting. De NMBS verklaart dat de veiligheid van de reizigers niet in het gedrang is gekomen. Dat is de reden waarom de Desiro's in de commerciële dienst blijven rijden en het verkeer van deze treinen niet onderbroken werd.

De NMBS legt uit dat volgens haar ervaring gehomologeerd materieel niet altijd beantwoordt aan de operationele vereisten in termen van bedrijfszekerheid en beschikbaarheid.

Het rollend materieel kan inderdaad pas na de homologatie door de erkende instantie worden gebruikt en getest. De vastgestelde tekortkomingen zijn niet altijd tijdens de test- en goedkeuringsproeven te onderscheiden. Zelfs indien elke machine over duizend kilometer wordt getest vooraleer ze in commerciële dienst wordt geplaatst, kunnen enkel doorlopende commerciële trajecten door de ervaring nauwkeurig de problemen omtrent de bedrijfszekerheid identificeren.

De vertragingen in de opleveringen bedragen vandaag enkele maanden. De NMBS schat dat die vertragingen in de loop van de opleveringen zullen verdwijnen. De NMBS informeert mij dat ze regelmatig contact heeft met Siemens om de tekortkomingen op te lijsten en ze te verhelpen.

Tot dusver heeft de NMBS al gebruikgemaakt van de volgende contractuele of juridische maatregelen. De opleveringen zijn voorlopig stopgezet omdat de eenheden momenteel niet meer beantwoorden aan de voorwaarden die werden gesteld in het contract. Siemens heeft al 25 miljoen euro boete betaald voor de opgelopen vertraging.

De contractuele periode voor de evaluatie van de bedrijfszekerheid loopt momenteel nog. Om dergelijke problemen in de toekomst te vermijden, moet de constructeur een kwaliteitsproduct leveren dat op voorhand getest kan worden. Overigens hebben Siemens en de NMBS technische groepen opgericht die regelmatig samenkomen om oplossingen te vinden voor de problemen die zich voordoen.

Het contract werd opgesteld op basis van de algemene aannemingsvoorwaarden, maar omvat ook meerdere specifieke maatregelen, met name de volgende. De voorlopige oplevering van de eenheden kan slechts plaatsvinden als aan bepaalde technische, commerciële en homologatiegebonden voorwaarden is voldaan. Als de voorlopige oplevering niet plaatsvindt op de datum die bepaald is in het contract, moet de aannemer een boete van 2 500 euro betalen per dag vertraging. In de loop van het contract zijn er verschillende periodes vastgelegd waarin de NMBS de bedrijfszekerheid of viabiliteit van de voertuigen analyseert. Als de doelstellingen niet behaald worden, past de NMBS specifieke boetes toe voor elke categorie. De boetes voor immobilisatie zijn opgelegd tijdens de waarborgperiode.

De NMBS is zich ervan bewust dat de bedrijfszekerheid van de verschillende constructeurs in het algemeen inderdaad in vraag moet worden gesteld.

Ons land is trouwens niet het enige dat wordt geconfronteerd met problemen van dit type. Motorrijtuigen van dezelfde soort als de Desiro zijn ook in dienst in andere landen, onder meer in Duitsland.

De NMBS meldt mij dat het stopzetten van de voorlopige opleveringen tot dusver geen invloed heeft gehad op de dienstverlening aan de reizigers. De NMBS houdt het oudere materieel in dienst, zolang de motorrijtuigen Desiro niet aan de eisen voldoen. Op die manier ondervindt de dienstverlening aan de reizigers geen hinder.

Siemens is het ontwerpprobleem, met name op het vlak van de software, geleidelijk aan het oplossen. De NMBS deelt mij mee dat er aanpassingen zijn doorgevoerd aan de software. De laatste upgrade leidde tot een zekere verbetering, die echter nog niet toereikend was.

Wat de waarborg betreft, geeft de NMBS mij aan dat elk geval het voorwerp uitmaakt van een bespreking met Siemens om te bepalen of de waarborg van toepassing is of niet. De zevenenzeventig gevallen die tot op vandaag niet door de waarborg worden gedekt, zijn te wijten aan oorzaken buiten de conceptie van het product, bijvoorbeeld een foute manipulatie van het materieel of vandalisme.

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

Het blijft mij verbazen dat men er in zo'n omvangrijk dossier niet in slaagt de mankementen op voorhand te detecteren, laat staan deze op korte termijn aan te pakken. U zegt dat er nog enige tijd zal moeten worden gewerkt.

Ik wens u tegen te spreken, als u zegt dat de huidige problemen niet voor hinder zorgen. In dat verband verwijs ik naar de uiteenzettingen van collega's Temmerman en Uyttersprot die diverse problemen op lijn 60 aanhalen en die duidelijk aantonen dat de reiziger wel het slachtoffer is van falend materieel. Ook de Desirostellen hebben voor de nodige hinder gezorgd.

U zegt ook dat er een boeteclausule van 2 500 euro per dag is. Ik hoor u echter niet zeggen of er een plafond is bepaald voor die schadevergoedingen. Men heeft in het dossier van de Fyra een veel te beperkte marge vastgelegd. De kans is heel klein dat wij de kosten die wij op dit moment maken in het Fyradossier zullen kunnen recupereren bij de Italiaanse producent AnsaldoBreda.

Tot slot zegt u dat het dossier behoorlijk is opgesteld en dat de aanbesteding correct is verlopen. Welnu, dan zou men zich bij de NMBS toch mogen bezinnen over de wijze waarop dergelijke dossiers in de toekomst worden aanbesteed en zou men zorgvuldiger te werk moeten gaan. Nogmaals, het gaat niet om kleine of enkele mankementen. De omvang ervan is te groot om te stellen dat men zulke dossiers in de toekomst op dezelfde manier zou kunnen aanbesteden. Ik dring erop aan dat men dat in de toekomst veel nauwgezetter zou doen.

04.06 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, al kreeg ik geen antwoord op mijn eerste vraag.

Afgezien van de relevantie of er nog een onderscheid moet zijn tussen eerste en tweede klasse, heb ik gewezen op het beperkte onderscheid in de nieuwe Desirotreinstellen tussen beide klassen, terwijl dit nochtans aanleiding zou geven tot strengere controles en boetes. De onachtzame passagier wordt misleid en is hier het slachtoffer van, omdat hij met moeite het verschil ziet.

Ik heb ook verwezen naar de honderden vertragingen op lijn 60. Ik kan mij niet inbeelden dat de reiziger die daarvan het slachtoffer is, veel heeft aan uw antwoord. Die reiziger wil immers comfortabel en op tijd reizen.

De **voorzitter**: Een deel van het antwoord volgt nog en ik geef bijgevolg opnieuw het woord aan de minister.

04.07 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, wat de financiering van de aankoop van eenentwintig Desiromotorstellen betreft, is de NMBS-Holding, die als enige toegang heeft tot de kapitaalmarkten, belast met het uitvoeren van de financieringsoperatie. Dat werd zo bepaald in het beheerscontract. De NMBS-Holding heeft daartoe een deel van de middelen aangewend die gegenereerd worden door haar programma Euro Medium Term Note, dat in maart 2012 van start ging.

In het kader van haar budgettaire doelstellingen voor 2012 heeft de regering beslist de investeringstoelage van de NMBS-Groep en in het bijzonder de toelage van de NMBS te verminderen met 108 miljoen euro. Om de aankoop van het rollend materieel niet te vertragen werd in gemeenschappelijk overleg tussen de Staat, de NMBS-Holding en de NMBS beslist de financiering van de aankoop van eenentwintig Desiromotorstellen

te verzekeren via het net beschreven mechanisme.

04.08 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, soms stelt men een vraag om te kunnen repliceren op het antwoord. Dat is hier het geval.

Ik begrijp de problemen en de achterstallige leveringen van de Desirostellen zelf eigenlijk niet heel goed.

Uw voorgangster was destijds zeer enthousiast, de NMBS ook trouwens, en stelde heel veel vertrouwen in de Desirotreinstellen. Ontelbare keren mochten wij als antwoord op onze vragen horen dat door de levering van de Desirotreinstellen het kwaliteitsprobleem en de stiptheidsproblemen op een aantal lijnen zeker zouden zijn opgelost. Vandaag blijkt dat die stellen toch niet voldoen aan wat ervan werd verwacht.

Dat behoeft natuurlijk wat meer onderzoek.

Volgens mij zijn het eigenlijk toestellen van de toekomst. Als men erop stapt, ziet het er allemaal goed uit. Het concept is goed. Het zijn echter ook treinen die zogenaamd *off-the-shelf* kwamen. Er werd dus een trein besteld die reeds bestond en die grotendeels zijn waarde al had bewezen. Het is dan toch eigenaardig dat deze toestellen in België niet doen wat ze moeten doen, terwijl ze dat elders wel blijken te doen.

Is dat omdat er specifieke veranderingen zijn gevraagd, onder andere met betrekking tot het deurensysteem? Ik ben er zeker van dat er veranderingen zijn gevraagd, op vraag van zij die het nodig vinden dat er altijd iemand bij staat om aan het sleuteltje te draaien.

Mijnheer de minister, als ik een suggestie mag doen: het is misschien goed om de top van de NMBS te vragen welke specifieke wijzigingen zij zelf hebben gevraagd en welke daarvan de problemen hebben veroorzaakt die wij vandaag met de Desirotreinstellen kennen.

Op mijn vraag over de financiering van lot 2 van die toestellen dacht ik het antwoord op voorhand te kennen. Het vloeit voort uit de budgetteringsproblematiek. U zult het echter met mij eens zijn, mijnheer de minister, dat de aankoop van nieuwe toestellen specifiek een investering is en dat die dus ook thuishoort in een investeringsbudget. De regering maakt zichzelf iets wijs als men dat via een constructie met extra exploitatietoelagen gaat wijzigen.

Het moet duidelijk zijn dat dit een investering is. De manier waarop die nu wordt begroot is budgettair misschien interessanter, ten overstaan van Europa, maar dat neemt niet weg dat men zichzelf eigenlijk blaasjes wijsmaakt, want de kosten komen er toch en zouden beter daar worden geplaatst waar ze horen. Dat is natuurlijk de reden waarom ik aan deze kant van de tafel zit en niet aan uw kant.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De **voorzitter**: Dan komen we aan vraag nr. 15872 van de heer Tanguy Veys over een incident op de treinverbinding Brugge – Zeebrugge-Dorp.

04.09 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, gelet op de agenda van de commissie, zal ik deze vraag laten omzetten in een schriftelijke vraag.

05 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gevolgen van de brand aan het seinhuis in Geraardsbergen" (nr. 15877)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het seinhuis te Geraardsbergen" (nr. 16424)

05 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les conséquences de l'incendie d'une cabine de signalisation à Grammont" (n° 15877)
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la cabine de signalisation de Grammont" (n° 16424)

De **voorzitter**: Mevrouw De Bue is niet aanwezig.

05.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de brand op 6 februari 2013 veroorzaakt door een defecte kabel van de bovenleiding aan het seinhuis van Geraardsbergen, legde het treinverkeer uit Zottegem en Edingen stil tot maandag 4 maart 2013. Tot dan reden er gratis vervangbussen. De gemeente Galmaarden heeft op 13 februari 2013 in een brief aan de NMBS kritiek geuit op het feit dat de pendelbussen die de NMBS inzette tussen Geraardsbergen en Edingen, bij hun passage aan het station in Galmaarden en aan de stopplaats in Tollembeek vaak overvol waren, zodat de wachtende reizigers, dixit de burgemeester van Galmaarden, CD&V'er Pierre Deneyer, "letterlijk en figuurlijk in de kou moeten blijven staan".

De burgemeester stelde ter zake: "Ik wil u dan ook vragen zo spoedig mogelijk een gebruiksvriendelijke oplossing uit te werken. Hierbij denk ik bijvoorbeeld om tijdens de spitsuren vanuit het station Galmaarden en vanuit de stopplaats Tollembeek afzonderlijk lege bussen te laten vertrekken, zodat de reizigers de stations van Edingen en Geraardsbergen kunnen bereiken", aldus burgemeester Deneyer in zijn brief aan Antoine De Ceukelaire, regiomanager van NMBS Mobility.

De NMBS reageerde op de brief door vanaf 14 februari 2013 de trajecten van de pendelbussen tussen Geraardsbergen en Edingen tijdens de spitsuren te ontdebellen, met de focus op de reizigers van Galmaarden, Tollembeek en Herne. 's Morgens ging het om de bussen van Geraardsbergen naar Edingen, en tijdens de avondpiek in de omgekeerde richting.

Mijnheer de minister, waarom werd de problematiek van de overvolle bussen aan het station van Galmaarden en aan de stopplaats van Tollembeek niet eerder aangepakt?

Sinds wanneer is de NMBS op de hoogte van de overvolle bussen aan het station van Galmaarden en aan de stopplaats van Tollembeek?

Ik stel u die vragen, mijnheer de minister, omdat ik mij, sinds ik in juni 2010 volksvertegenwoordiger werd, onder meer in de bijzondere commissie voor de Spoorveiligheid, intens beziggehouden heb met de NMBS. Een van de pijnpunten daar was de communicatie. Het blijft mij verwonderen dat zulke feiten eerst moeten worden gesignaleerd in een open brief van een burgemeester. Als men wordt geconfronteerd met overvolle bussen, waarin reizigers als haringen in een ton zitten, zou ik verwachten dat zoiets ook zonder de interventie van een burgemeester de NMBS ter ore komt. Ik vind het altijd spijtig dat eerst de politici moeten opmerken dat de NMBS in gebreke is gebleven, vooraleer de NMBS reageert. Dat toont toch aan dat de communicatie nog altijd niet verloopt zoals zij zou moeten verlopen. Ik kijk uit naar de mooie uitleg, die u wel klaar zult hebben.

05.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS bevestigt dat het treinverkeer in het station Geraardsbergen op woensdagmorgen 6 februari 2013 volledig lamgelegd werd door een brand aan het seinhuis. Er werden vervangbussen ingelegd van De Lijn en verschillende privébedrijven. In totaal had de NMBS uiteindelijk op 6 februari gelijktijdig tien bussen beschikbaar op de vier betrokken spoorlijnen.

Op donderdagmiddag 7 februari kon de NMBS een treinverbinding op de lijn van Lessen naar Denderleeuw via Geraardsbergen realiseren. De tien bussen bleven echter behouden. Om de klanten te informeren over het voorval te Geraardsbergen en de gevolgen ervan, waren de eerste dagen medewerkers van de NMBS in de getroffen stations aanwezig. Door de aanwezigheid van haar verkopers en de extra menselijke middelen had de NMBS een algemeen beeld van de situatie op de getroffen lijnen.

Toen de NMBS op woensdag 13 februari informatie ontving over de onvoldoende capaciteit in de stations van Galmaarden en Tollembeek, heeft zij een oplossing uitgewerkt door zowel tijdens de ochtend- als de avondspits drie extra busritten in te leggen. De NMBS vermeldt dat zij na de krokusvakantie ook op lijn 122 tussen Geraardsbergen en Zottegem haar huidige capaciteit in de piekuren uitgebreid heeft van vier naar vijf bussen, om de talrijke scholieren die naar Geraardsbergen sporen te kunnen opvangen.

De NMBS vestigt er de aandacht op dat de situatie bestendig geëvalueerd en bijgestuurd is. Zij zet nu in totaal 14 bussen tegelijkertijd in.

05.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf bij mijn bedenking. Het incident vond plaats op 6 februari. Daags na de brand legde men bussen in. Het is een goede zaak dat de NMBS een alternatief zocht. Men wachtte echter tot er op 13 februari een brief vertrok van het stadsbestuur

van Galmaarden om vervolgens op 14 februari tegemoet te komen aan de problemen. Nogmaals, men had daarop toch wel sneller moeten inspelen. De oplossing die op 14 februari geboden werd, is afdoende, maar de NMBS moet haar interne communicatie toch nog beter op punt stellen.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een 6 jaar oud onderzoeksrapport van de Nederlandse Tweede Kamer omtrent de te verwachten problemen met de Fyra" (nr. 15891)

- de heer Stefaan Van Hecke aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken aangaande de Fyra en de mogelijke alternatieven" (nr. 16347)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van de Fyra in het algemeen en de door de Tweede Kamer aangenomen moties na het debat over de Benelux-trein" (nr. 16481)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de afschaffing van de IC-trein Antwerpen-Rosendaal" (nr. 16527)

- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Fyra" (nr. 16554)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het protest tegen de opheffing van de pendeltrein Rosendaal-Antwerpen" (nr. 16560)

06 **Questions jointes de**

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un rapport datant d'il y a six ans de la deuxième Chambre néerlandaise concernant les problèmes attendus avec le train à grande vitesse Fyra" (n° 15891)

- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état de la situation concernant le Fyra et les alternatives possibles" (n° 16347)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier Fyra et les motions adoptées par la deuxième Chambre à la suite du débat concernant le train Benelux" (n° 16481)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression du train IC Anvers-Rosendaal" (n° 16527)

- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Fyra" (n° 16554)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les protestations suscitées par la suppression du train pendulaire Rosendaal-Anvers" (n° 16560)

06.01 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uit een onderzoeksrapport dat een commissie van de Nederlandse Tweede Kamer zes jaar geleden opstelde, blijkt dat er al in 2005 bij het toenmalige Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat vermoedens waren dat de onervarenheid van de Italiaanse Fyrbouwer AnsaldoBreda voor problemen kon zorgen. In de zomer van dat jaar werd immers definitief duidelijk dat de levering van het bestelde V-250-materieel werd vertraagd.

Het onderzoeksrapport schetst een soort tijdlijn van de gebeurtenissen tussen 1996 en 2006. Het laat onder meer zien dat er al bij de aanbesteding van de hogesnelheidslijn aan HSA, een dochterbedrijf van de NS en KLM, van alles niet volgens het boekje verliep. Door de jaren heen komen er steeds meer problemen bij: er is een conflict met België, er moet meer worden geïnvesteerd in het spoorbeveiligingssysteem ERTMS en HSA dringt aan op minder hoge kosten. Ook wordt in het rapport gerefereerd aan de kwetsbare positie van de Nederlandse Staat, die als enige aandeelhouder van de NS ook een groot belang heeft in HSA. Ik citeer ter zake de commissie in 2007: "Als HSA failliet zou gaan, zal de rekening de facto ook grotendeels bij de Staat neerslaan." Eind 2011 werd die vrees bewaarheid: minister Melanie Schultz sluit een deal van honderden miljoenen euro's met de NS, om te voorkomen dat HSA omvalt. Een faillissement zou Nederland miljarden hebben gekost.

Het rapport was in feite visionair. Nu komen wij tot de vaststelling dat er veel scheef zat in het Fyradossier,

maar uit het rapport blijkt dat men dat al in 2005 had kunnen weten. Vandaar dat ik graag had vernomen, mijnheer de minister, of de NMBS kennis had van dat rapport. Ik heb het hier bij; het is nu ook niet zo'n lijvig rapport. Het bevat echter wel enkele opvallende vaststellingen, die evenzeer slaan op de NMBS. Mocht de NMBS daarvan op de hoogte zijn geweest, dan had zij op een andere manier met het dossier kunnen omgaan.

Indien men op de hoogte was van het rapport, werd er dan gereageerd? Zijn er maatregelen genomen en extra eisen gesteld, bijvoorbeeld in doorlopende overeenkomsten sinds 2005 met AnsaldoBreda? Als men er geen kennis van had, hoe komt dat dan? Veel van de informatie moet immers afkomstig zijn van de NMBS. Ik kan mij moeilijk voorstellen dat een dergelijk rapport zonder medewerking of medeweten van de NMBS werd opgesteld.

Aangezien het rapport sinds kort ook in de media is gekomen, vermoed ik dat de NMBS er ook kennis van heeft genomen. Zij kan nu niet meer wegsteken dat zij dat in 2005 niet had. Is de NMBS tot gelijkaardige conclusies gekomen zoals zij ook in het rapport staan geformuleerd? Zo ja, sinds wanneer is dat het geval? Het is mogelijk dat de NMBS in dit geval visionair was en tot een aantal conclusies is gekomen zonder dat zij kennis had van het rapport. Zo ja, welke conclusies waren dat en welke maatregelen werden op basis van die conclusies genomen? Zo nee, waarom niet? Waarom is de NMBS blijkbaar nog altijd niet in staat om tot gelijkaardige conclusies te komen?

De **voorzitter**: Mijnheer Veys, u kunt meteen verder gaan met uw vraag over de pendeltrein Roosendaal-Antwerpen, die ook in dit debat past.

06.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, een ander aspect in het hele dossier van de Fyra is natuurlijk de alternatieve lijn, die er ook voor zorgt dat een aantal tijdelijke maatregelen sinds kort werd stopgezet. Zo rijdt de intercity tussen Den Haag en Brussel ter vervanging van de uit dienst genomen hogesnelheidstrein Fyra vanaf 11 maart 2011 een keer per twee uur. Tegelijk worden de snelle pendeltreinen tussen Roosendaal en Antwerpen opgeheven. Voor reizigers tussen Roosendaal en Antwerpen daalt het aantal snelle verbindingen van 10 naar 8. Daarbij komt de eerste intercity uit Nederland pas iets na 9 u 00 aan in Antwerpen, veel te laat voor mensen die wonen in Nederland en werken in België. Dat zijn er heel wat, zeggen mij onder meer de pendelaars. Ik kijk ook naar collega Van den Bergh, die op een gelijkaardige lijn geconfronteerd wordt met veel van deze pendelaars.

De spoorreizigersorganisaties TreinTramBus, Rover en actiegroep Beneluxpendelaar doen daarom een dringende oproep aan de Nederlandse en Belgische spoorwegen om ook na 11 maart de pendeltreinen tussen Roosendaal en Antwerpen te handhaven in plaats van die op te heffen. In een open brief aan de NS en de NMBS wordt opgeroepen om zo snel mogelijk een uurdienst tussen Amsterdam en Brussel te realiseren, maar om tot die tijd de snelle pendeltreinen tussen Roosendaal en Antwerpen te handhaven. Ter zake citeer ik Jeroen Henstra van de actiegroep Beneluxpendelaar: "Tot en met vorig jaar reed er elk uur een trein tussen Amsterdam en Brussel, ook 's ochtends vroeg. De miljardeninvestering in het Fyraproject had het treinverkeer tussen Nederland en België moeten verbeteren. Wij vinden het onaanvaardbaar dat het falen van dit project juist tot een langdurige verslechtering van de dienstverlening leidt."

Mijnheer de minister, dat citaat is toch enigszins in tegenspraak met de stelling van de NMBS dat men voor voldoende alternatieven heeft gezorgd en dat het niet kunnen inzetten van de Fyra niet zou leiden tot grote hinder. Ik meen dat dit verhaal niet opgaat.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u.

In welke mate gaat u akkoord met de analyse, de oproep en de kritiek van spoorreizigersorganisaties zoals TreinTramBus, Rover en actiegroep Beneluxpendelaar? Zo ja, in welke zin? Hebt u ook maatregelen genomen op basis van hun analyse? Welke? Zo niet, waarom gaat u niet akkoord met hun visie?

06.03 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de Nederlandse staatssecretaris van Infrastructuur, mevrouw Mansveld, sluit niet uit dat de tijdelijke intercity tussen Den Haag en Brussel ook in de toekomst moet blijven rijden. De problemen met de Fyratreinen lijken nog ver van opgelost, waardoor deze tijdelijke oplossing wel eens permanent zou kunnen worden. Op dit moment is de dienstverlening op deze lijn echter ondermaats.

Ik heb dan ook een viertal vragen.

Ten eerste, kunt u ons een stand van zaken geven over de werken aan de Fyrtrein? Wanneer verwacht u een volledige analyse van de problemen?

Ten tweede, het behoud van de trein tussen Den Haag en Brussel is een van de scenario's die wordt bekeken om tot een oplossing te komen. Wat vindt u van het voorstel om de tijdelijke trein Brussel-Den Haag te behouden en definitief te maken? Beschouwt u dit voorstel als een goede oplossing op lange termijn?

Ten derde, om een goede dienstverlening voor de reizigers te garanderen, is een frequentie van zestien treinen op deze lijn aangewezen. Hebt u plannen om de frequentie van de trein op te trekken?

Ten vierde, volgens de Nederlandse staatssecretaris voor het spoor, mevrouw Mansveld, liggen er op dit moment vier opties ter tafel voor de Fyra, namelijk ofwel geen Fyrtreinen meer, ofwel 9, 16 of 19 Fyra's. Zijn deze verschillende scenario's in overleg met de NMBS of met u ontstaan? Liggen er momenteel nog andere scenario's ter tafel? Zo ja, welke? Welke stappen zult u ondernemen om deze scenario's uit te werken? Op welke termijn zal dit gebeuren?

06.04 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag gaat over de afschaffing van de IC-trein Antwerpen-Roosendaal, maar vermits collega Veys zijn tekst goed gekopieerd en volledig voorgelezen heeft, zal ik mij beperken tot de kernvraag, met name welke oplossingen op korte termijn worden gepland voor de pendelaars.

De **voorzitter**: De collega's blinken uit in bondigheid. Neem er een voorbeeld aan, mijnheer Veys.

Ik zal nu zelf mijn vraag stellen.

06.05 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit zelf ook aan bij de vraagstellers. De problematiek is bekend en al voldoende geschetst. Daarom wil ik u vragen naar een stand van zaken omtrent de problemen met de Fyra.

Mijnheer de minister, is er al meer concrete informatie beschikbaar?

In mijn ingediende tekst vraag ik ook naar een evaluatie van de verbinding Brussel-Den Haag met acht verbindingen per dag. Aangezien die trein pas sinds gisteren rijdt, is het wat vlug om daar al een evaluatie van te maken. Toch kunnen wij slechts vaststellen dat er aanvankelijk zestien Benelux-treinen waren, vervolgens tien Fyrtreinen en dat wij nu naar acht treinen zijn geëvolueerd. Tien verbindingen Antwerpen-Roosendaal zijn eveneens geschrapt en er blijven acht verbindingen Brussel-Den Haag over.

Het lijkt stap voor stap achteruit te gaan, terwijl de NMBS bij monde van de heer Descheemaeker in de gemeenschappelijke vergadering in de Senaat toch verklaarde dat er wordt gewerkt aan oplossingen waarover de reizigers alleen maar tevreden zouden kunnen zijn. Voor mij is het duidelijk dat dit vandaag nog niet het geval is.

In Nederland werd ondertussen door de Tweede Kamer ook een motie aangenomen om extra treinen in te zetten. Gelet op die politieke evolutie, neem ik aan dat er nog wel extra inspanningen geleverd zullen worden voor de reizigers tussen België en Nederland.

06.06 Minister Jean-Pascal Labille: Collega's, ik heb deze vraag al grotendeels beantwoord op de vergadering van 26 februari in antwoord op mondelinge vragen. Ik verwijs bijgevolg naar dat antwoord.

Het technisch onderzoek loopt momenteel nog en wij zitten nog binnen de termijn van drie maanden die aan AnsaldoBreda werd opgelegd om met een oplossing te komen. Het is dus voorbarig om al een standpunt in te nemen over de verschillende mogelijke scenario's.

De situatie in België verschilt van die in Nederland omdat de NS al een reeks stellen heeft ontvangen, terwijl dat voor de NMBS niet het geval is.

Het is veel te vroeg om het succes van de nieuwe verbinding naar Den Haag, die sinds vorige maandag is ingelegd, te beoordelen. De reizigersaantallen voor de acht verbindingen per dag tussen Brussel en Den Haag zijn nog niet gekend.

Met betrekking tot de afschaffing van de IC-trein Antwerpen-Rosendaal deelt de NMBS mij mee dat er vandaag een vergadering is gepland met TreinTramBus. Het doel van die vergadering is om uit te leggen waarom de NMBS deze dienst heeft ingelegd.

Wat mij betreft, vind ik de problemen van pendelaars die moeilijk voor 09 u 00 in Antwerpen geraken, zorgwekkend. Bijgevolg heb ik aan de NMBS gevraagd of de uurregeling kan worden aangepast, uiteraard met naleving van de overeenkomsten met Nederland met betrekking tot de indienststelling van de verbinding Brussel-Den Haag.

Aangaande het eventueel verhogen van het aantal verbindingen naar Den Haag deelt de NMBS mij mee dat die kwestie moet worden geëvalueerd zodra duidelijk is hoelang de Fyra buiten dienst zal zijn.

06.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, uw antwoord was zeer bondig. Ondanks de vele vragen hebben wij weinig antwoorden gekregen. U maakt zich er te gemakkelijk van af. Enerzijds verwijst u naar antwoorden die u reeds gegeven hebt, maar heel veel vragen werden nog steeds niet beantwoord.

Anderzijds gebruikt u het drogargument dat het allemaal Nederlandse treinstellen zijn en dat de Belgische nog moeten geleverd worden. Mijnheer de minister, de reizigers hebben daaraan totaal geen boodschap en merken het verschil niet of zij in een aan Nederland of in een aan België geleverd treinstel zitten. Het opzet van de Fyra was een samenwerking tussen de NMBS en HSA. Het engagement tegenover de reiziger is dus dubbel, zowel van de NMBS als van HSA. Het is een beetje te gemakkelijk om te zeggen dat het de verantwoordelijkheid is van Nederland.

Voorts, als wij kijken naar heel de aanbestedingsprocedure en de onderzoeksrapporten die ter zake gepubliceerd werden, dan blijf ik erbij dat het hallucinant is om vast te stellen dat men in 2005 reeds grote vermoedens en vraagtekens had omtrent de capaciteiten van treinbouwer AnsaldoBreda om dit dossier tot een goed einde te brengen. Er waren toen reeds grote vraagtekens en die hadden ervoor moeten zorgen dat veel van de problemen waarmee wij nu worden geconfronteerd, al acht jaar geleden zouden zijn aangepakt om een en ander te vermijden. Dit had minstens tot een andere visie en een andere manier van werken kunnen leiden.

Ten slotte, in verband met de kritiek op het wegvallen van de lijn Rosendaal-Antwerpen, ben ik blij om te vernemen dat er vandaag een vergadering is met onder meer TreinTramBus. Ik hoop dat er een bevredigende oplossing uit de bus komt.

Collega Vandeput, in verband met uw bezorgdheid, het volgende. Ik zal mijn parlementaire medewerker de opdracht geven om geen Belgaberichten meer te verwerken in de vraagstelling, want blijkbaar gaat u er dan van uit dat het uw tekst is en beschuldigt u anderen ervan dat zij met uw tekst gaan lopen.

06.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, bedankt voor uw vrij bondig antwoord. Ik hoop dat er snel zestien treinen op de lijn zullen worden ingezet. Het is een drukke lijn. De trein verbindt niet zomaar twee hoofdsteden; de intercity bedient bovendien een zeer dichtbevolkt gebied. Dat is toch wel een groot verschil met lijnen naar Londen of Parijs, laten we dat niet vergeten.

Vandaag blijft de toekomst van de Fyra onduidelijk. Het is belangrijk om te investeren in goede, tijdelijke oplossingen, maar daarbij moeten we oppassen voor cirkelredeneringen. U hebt nog geen zicht op de oorzaken; voor het rapport ter zake heeft men drie maanden de tijd. Tegelijk wacht u op hetzelfde rapport om te zien of de dienstverlening moet worden uitgebreid. Zo blijft iedereen wachten op iedereen: de ene wacht op het rapport, de andere op de NMBS en de NS, wij wachten op de minister en vooral de treinreizigers moeten heel lang wachten op een goede dienstverlening. Ik hoop dat we de cirkelredenering heel snel kunnen doorbreken en dat de dienstverlening aan de reizigers op de eerste plaats komt.

06.09 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik denk dat u er zich heel gemakkelijk van afmaakt. Ik blijf erbij: de Fyra is een commercieel initiatief. Dat de initiatiefnemer de commerciële problemen maar oplost!

De verbinding met het eerstvolgende station over de grens is een verbinding van publieke dienstverlening. Door het verkeerd lopen van commerciële avonturen waarin men zich engageert, met treinen die wel of niet

voldoende zijn en fabrikanten die de zaak al dan niet in orde zullen krijgen, blijft de publieke dienstverlening, waarvoor de Staat, de belastingbetaler, aan de NMBS betaalt, achterwege en gaat de kwaliteit ervan continu achteruit.

Daarom moet en kunt u als bevoegd minister, als voogdijoverheid van het semi-autonome overheidsbedrijf, absoluut ingrijpen. Ik kan mij immers moeilijk voorstellen dat zoiets, al zou het overeenstemmen met de letter van het beheerscontract, tegemoetkomt aan de geest van het beheerscontract en aan onze verwachtingen ten opzichte van een openbaar bedrijf, dat publieke diensten verleent.

06.10 **Jef Van den Bergh** (CD&V): Mijnheer de minister, ik sluit mij aan bij de vorige repliek. Het is essentieel dat er tussen België en Nederland tot zestien treinen per dag rijden. Er moet een combinatie mogelijk zijn van treinen tussen Antwerpen en Roosendaal en die tussen Brussel en Den Haag. Dat zou een eerste goede stap kunnen zijn. Die twee treinen reden vroeger en het is doodjammer dat de trein tussen Antwerpen en Roosendaal niet langer rijdt. Dat gaat inderdaad ten koste van de openbare dienstverlening, die op papier enkel hoeft te bestaan uit een L-trein. Die L-trein is door het wegvallen van de IC-trein zodanig overbezet dat hij lang niet kan beantwoorden aan de noden inzake comfort en capaciteit. Daarvoor moeten toch de nodige stappen ondernomen worden.

Ik ben tevreden dat TreinTramBus af en toe voor overleg wordt uitgenodigd door de NMBS.

Wat de termijn van drie maanden betreft, moeten wij inderdaad afwachten, dat lijkt mij evident. Dat geldt ook voor de Nederlanders, maar die zijn wel al aan vier scenario's aan het werken. Zij willen uiterlijk tegen 30 juni duidelijkheid over die internationale treinverbinding. Zij denken dus al een heel eind verder dan drie maanden.

Ik vraag mij af in hoeverre de NMBS betrokken is bij de taskforce die in Nederland werd opgericht om de scenario's concreet uit te werken. Het Nederlands perspectief voor 30 juni is bij ons blijkbaar nog niet bekend. Dat verwondert mij enigszins, maar ik vermoed dat wij het debat ter zake in de komende weken nog zullen kunnen voortzetten.

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

De **voorzitter**: Wij komen aan punt 13 op onze agenda, aangezien mevrouw De Bue niet aanwezig is om haar vraag nr. 15897 onder punt 12 te stellen. Punt 13 gaat over de betrokkenheid van de reizigersorganisaties van de NMBS-Groep. De heer Geerts is niet aanwezig om zijn vraag nr. 15998 te stellen. Ook mevrouw Lahaye-Battheu is niet aanwezig om haar vragen nrs 16133 en 16285 te stellen.

07 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "een betere betrokkenheid van de reizigersorganisaties bij de NMBS-Groep" (nr. 15998)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 16133)
- de heer Jef Van den Bergh aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "het overleg met de treinreizigers" (nr. 16250)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de rol van het Raadgevend Comité van de Gebruikers in de nieuwe structuur van de NMBS-Groep" (nr. 16285)
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 16532)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de middelen voor het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 16542)
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 16552)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS" (nr. 16557)

07 Questions jointes de

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une meilleure concertation entre les organisations de voyageurs et le Groupe SNCB" (n° 15998)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 16133)

- M. Jef Van den Bergh au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la concertation avec les usagers des chemins de fer" (n° 16250)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "le rôle du Comité consultatif des usagers dans la nouvelle structure du Groupe SNCB" (n° 16285)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 16532)

- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les moyens donnés au Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 16542)

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 16552)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement du Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB" (n° 16557)

Mijnheer Vandeput, u krijgt als eerste het woord.

07.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, sinds 1991 bestaat bij de NMBS het Raadgevend Comité van de Gebruikers. Het Comité moet op verzoek van het overheidsbedrijf, van de minister of op initiatief van het Comité zelf adviezen formuleren.

De werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS blijkt verre van optimaal. Er wordt zelden of nooit aan het Comité een advies gevraagd. De weinige adviezen die het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS op eigen initiatief geeft, blijven vaak onbeantwoord. Er is ook sprake van een gebrek aan ondersteuning.

Mijnheer de minister, ik heb daarom de volgende vragen voor u.

Ten eerste, hoe evalueert u momenteel zelf de rol en de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS?

Ten tweede, hoe zal het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS er in de nieuwe structuur uitzien? Welke bevoegdheden zal het krijgen? Wat zal de samenstelling zijn?

Ten derde, zullen de vakbonden ook opnieuw deel uitmaken van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS? Zo ja, waarom zullen zij er deel van uitmaken? Zij vertegenwoordigen immers niet de gebruikers van het spoorwegennet. Zij zijn al op andere niveaus vertegenwoordigd, onder andere in de paritaire comités.

Ten vierde, hoe zal ervoor worden gezorgd dat de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS door de NMBS-Groep meer zullen worden beantwoord?

Ten vijfde, bent u in tegenstelling tot uw voorgangers van plan voor bepaalde kwesties zelf een beroep te doen op de adviezen van het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de NMBS? Indien ja, waarom zal u er een beroep op doen? Indien neen, waarom zal u er vooral geen beroep op doen?

07.02 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, collega Vandeput heeft al de context geschetst van de

werking van het Comité van de Gebruikers bij de NMBS. Behalve de melding in de jaarverslagen van het Comité was de werking ervan onbekend, tot op een blauwe maandag. Op vrijdag 8 maart hebben wij – ik vermoed alle leden van deze commissie – namelijk een advies gekregen van dat Comité van de Gebruikers bij de NMBS. Daar steekt onder meer een memorandum in, gericht aan de minister van Overheidsbedrijven. Het betreft advies 1303.

Ik was aangenaam verrast een teken van leven te vernemen van dat Comité, want onbekend maakt onbemind. Toen ik dat memorandum las, bleek het toch zeer belangrijk te zijn. Het dateert van 19 februari en werd eenparig goedgekeurd door de plenaire vergadering. Ik citeer uit het memorandum: “Na de in 2009 genomen beslissing om het Comité aan de FOD Mobiliteit te verbinden, wacht het sinds drie jaar op een koninklijk besluit tot vaststelling van de samenstelling ervan, de aanstelling van de leden van het bureau en de werkingsprocedure. Deze overgangsprocedure doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van het Comité en maakt het werk van de vrijwilligers die zorgen voor de voortgang ervan uiterst moeilijk. Het Comité vraagt de minister om een einde te stellen aan de situatie.”

Mijnheer de minister, in het memorandum wordt dus verwezen naar een situatie uit 2009. Wij zijn ondertussen in het jaar 2013. Dat getuigt toch van weinig respect. U kunt natuurlijk gemakkelijks halve verwijzen naar uw vele voorgangers, maar ter zake denk ik dat men veel sneller – zeker nu, gelet op het memorandum – zijn verantwoordelijkheid had moeten nemen. Het is al te pijnlijk om vast te stellen dat bijvoorbeeld mensen moeten tekenen als waarnemend voorzitter.

Gelet op de vele problemen en de vele klachten over de communicatie en de klantvriendelijkheid waarmee de NMBS-Groep wordt geconfronteerd, zou het Comité van de Gebruikers bij de NMBS een zeer nuttig en belangrijk instrument kunnen zijn om de vinger aan de pols te houden en de werking van de NMBS op de voet te volgen. Ik dring er dus bij u op aan om de werking van het Comité te evalueren en maatregelen te nemen opdat het ten volle zijn, volgens mij noodzakelijke rol zou kunnen spelen.

07.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je me joins aux propos qui ont déjà été tenus concernant le Comité consultatif des usagers auprès de la SNCB. Pour ma part, je souhaite vous interroger sur des aspects qui peuvent paraître anodins, mais qui revêtent une importance pour la manière dont ledit Comité peut, au jour le jour, accomplir ses tâches.

Ce Comité consultatif des usagers est dans une phase de déménagement des bâtiments du Groupe SNCB vers le SPF Mobilité. Ce déménagement semble poser problème pour des raisons essentiellement liées à l'intendance. La mise à disposition d'une salle de réunion, de bureaux et du matériel nécessaire, et l'accès facile aux bureaux, notamment en dehors des heures normales de travail, pour l'organisation de réunions, font partie des points qui doivent attirer notre attention et permettre à ce Comité de travailler de manière efficace.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous détailler les mesures qui sont prises pour faciliter le travail dudit Comité, notamment dans le cadre du déménagement qui lui est imposé?

07.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, het verbaasde mijn enigszins dat mijn vraag die aan uw collega, minister Wathélet, was gericht, werd overgeheveld naar de vragen die voor u waren bestemd. Naar mijn mening behoren zowel de reizigersinspraak als de werking van het Comité nochtans tot de bevoegdheid van minister Wathélet.

Het kader is bekend, het werd al voldoende toegelicht. Ik verwijs graag nog naar de manier van werken in Nederland. Daar bestaat een gestructureerd overleg via het platform Locov. Ik heb dat al aangehaald bij de bespreking van de beleidsnota van toenmalig minister Magnette. Dat gestructureerd overleg is ook effectief wettelijk verankerd in Nederland. Consumentenorganisaties, reizigersorganisaties en vertegenwoordigers van doelgroepen, zoals jongeren en senioren, zitten daar samen met de spoorbedrijven op een gestructureerde manier regelmatig aan tafel. Het is ook aan bod gekomen tijdens de gemeenschappelijke vergadering met Nederland toen de Fyraproblematiek aan bod kwam. De reizigersorganisaties hebben daar blijkbaar echt gestructureerd overleg met de Nederlandse Spoorwegen, terwijl dat bij ons heel incidenteel gebeurt, zoals blijkbaar vandaag rond de verbinding Roosendaal-Antwerpen.

Ik meen dat wij in dit geval toch wel naar het Nederlandse voorbeeld mogen kijken. De overheid zou de NMBS moeten verplichten om advies te vragen aan de reizigers over onderwerpen die hen rechtstreeks aanbelangen bij de opmaak van beheerscontracten en investeringsplannen. Ik denk voorts ook aan tarieven,

tariefwijzigingen, dienstregelingen, vervoersvoorwaarden, grote werken enzovoort. Er is een hele reeks elementen van beheer van de NMBS waarbij de reizigers op een meer gestructureerde manier zouden moeten worden betrokken.

Vandaar ook mijn vragen. Wat zijn de ambities om de reizigers beter en meer gestructureerd te betrekken bij de besluitvorming? Welke stappen zullen hiervoor worden genomen?

07.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: Collega's, ik ben van mening dat er redenen zijn om de betrokkenheid van de reizigersorganisaties bij de besluitvorming met betrekking tot de spoorwegen te verbeteren. Deze betere betrokkenheid van de reizigersorganisaties moet volgens mij gebeuren via het Raadgevend Comité van de Gebruikers bij de spoorwegen. In navolging van de wet van 1991 betreffende de overheidsbedrijven beschikt dit Comité vandaag over een brede adviesbevoegdheid die het op eigen initiatief, op vraag van de NMBS of op vraag van de minister kan uitoefenen. Het Parlement heeft onlangs gevraagd dat het Comité, voorafgaand aan het sluiten van de volgende beheerscontracten, zou worden geraadpleegd. Dit instrument bestaat en er zijn redenen om het te gebruiken.

In het kader van het overleg over het vierde spoorwegpakket heb ik trouwens gevraagd dat het RCG zou worden geraadpleegd en een advies zou kunnen formuleren over de voorstellen die inzake de vrijmaking van het reizigersvervoer ter tafel werden gelegd. Wat betreft de steun waarop het Raadgevend Comité van de Gebruikers kan rekenen, werden aanpassingen aangebracht om de onafhankelijkheid van het Comité ten opzichte van de NMBS-Holding te versterken.

Sinds 1 oktober 2012 is een ambtenaar van niveau A in dienst bij de FOD Mobiliteit en Vervoer om de administratieve en technische ondersteuning van het Raadgevend Comité te verzekeren. De personeelskosten worden gedragen door de personeelsenveloppe van de FOD. Een subsidie van 12 500 euro wordt ook toegekend aan de leden van het uitvoerend bureau van het RCG en 35 000 euro is uitgetrokken voor de operationele kosten.

De operationele kosten worden gecompenseerd door een even grote vermindering van de exploitatietoelage van de NMBS-Holding. De NMBS-Holding dient niet langer de rol van secretariaat van het Comité op zich te nemen en de andere kredieten waren reeds ten laste van de FOD.

De overdracht van het Raadgevend Comité van de Gebruikers naar de FOD Mobiliteit en Vervoer speelt in op de wil om het Comité volledig onafhankelijk van de NMBS-Groep te laten opereren. De leden die deel uitmaken van het Comité worden afgevaardigd door verenigingen die alle spoorreizigers vertegenwoordigen.

Sinds 1 januari 2013 vinden de plenaire vergaderingen van het Comité plaats bij de FOD Mobiliteit en Vervoer. De vergaderingen van de vier leden van het uitvoerend bureau vinden eveneens plaats bij de FOD. De verhuis is gepland voor eind maart. Het Comité beschikt over een ingericht lokaal van 24 vierkante meter. De vergaderzalen van de FOD, de logistiek, de vertaling en ICT staan ter beschikking van het Comité.

Wat de toekomstige regels betreft die in de beheerscontracten moeten worden opgenomen voor een versterkte raadpleging van de gebruikers, is het echter duidelijk dat het advies van de reizigers een prioriteit moet zijn. Het voorbeeld van de buurlanden en onder meer de werking van Locov, het Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer, dient zeker meegenomen te worden in die context.

Enfin, vous avez pu prendre connaissance de l'avis du Comité consultatif des usagers qui indique qu'il n'y a pas eu de véritable concertation au sujet des tarifs avant l'annonce par la SNCB. J'attirerai l'attention du Groupe SNCB sur cet aspect du contrat de gestion, lors de la prochaine évaluation des obligations dudit contrat. Les adaptations réalisées en novembre constituent néanmoins pour l'essentiel, la stricte exécution du contrat de gestion. En outre, la marge de manœuvre de la SNCB en la matière est extrêmement limitée.

07.06 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw antwoord. Wij zouden zo'n antwoord inderdaad hebben verwacht van uw collega-staatssecretaris. De organisatie lijkt op punt te komen. Uw initiatieven in verband met het vierde spoorpakket zijn bemoedigend. De kwestie van de samenstelling en het uitblijven van de regeling zet wel aan tot bezorgdheid, maar daar kunt u niets aan veranderen: dat is iets voor uw collega. Daarnaast moet de NMBS-Groep er toch wel rekening mee houden dat, als er bijna per ongeluk een spontaan advies komt van het Raadgevend Comité, hij daar op zijn minst antwoorden op

formuleert.

07.07 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in tegenstelling tot collega Vandeput neem ik veel minder genoegen met uw antwoord. Enerzijds is er het pingpongspel tussen u en de staatssecretaris voor Mobiliteit. Tot op heden werd het Comité gehuisvest bij de NMBS en was er een overgangsperiode inzake de ondersteuning; daardoor werd de hete aardappel misschien naar u toegeschoven. Het initieel probleem voor de werking van het Raadgevend Comité van de Gebruikers is dat het sinds 2009 nog altijd wacht op het KB tot vaststelling van de samenstelling ervan, de aanstelling van de leden van het bureau en de werkingsprocedure. Daar geeft u vandaag geen antwoord op.

U verbergt zich achter het feit dat men nu een ambtenaar van niveau A heeft die bij de FOD Mobiliteit hiervoor werkt en dat men over vergaderzalen beschikt. Ik ben verwonderd dat u het aantal stoelen en tafels niet vermeldt en of men al dan niet voor koffie moet betalen. Men vraagt iets veel essentiëlers, mijnheer de minister, namelijk dat het KB zou worden gepubliceerd en dat de adviezen ernstig zouden worden genomen. Een advies opstellen in het ijle zonder dat men weet of men een antwoord kan verwachten, is niet ernstig te noemen. U moet de werking opwaarderen. U spreekt wel over het betrekken van het Comité, maar in de praktijk is het Comité een lege doos, zolang u het KB niet publiceert en de adviserende rol niet opwaardeert om het Comité in de toekomst een rol van betekenis te laten spelen.

Het is een goede zaak dat we een aantal adviezen hebben gekregen, maar dat is ook bedoeld om tegemoet te komen aan de vraag van het Parlement. Uw werk is na vandaag niet af: u moet het Comité de komende weken en maanden de rol geven die het nodig heeft en verdient.

07.08 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie. À juste titre, vous avez rappelé que le Comité consultatif sera associé à la prochaine discussion sur les contrats de gestion grâce, notamment, à une proposition de loi déposée en son temps par mon groupe.

Je vous rejoins dans l'idée que pour assurer l'indépendance du Comité, il est peut-être préférable qu'il se situe au niveau du SPF Mobilité. Si l'on veut que le Comité puisse participer au travail d'évaluation des contrats de gestion, je crois qu'il faudra effectivement le renforcer. Cela passe par une réflexion sur le renouvellement éventuel de sa composition mais aussi sur l'accès à une série de services. Vous me dites que ces problèmes vous semblent réglés aujourd'hui. Je renverrai cette information vers le Comité et nous verrons alors s'il y a lieu d'encore se préoccuper de cette question.

07.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, met onder andere de verhuis is er voor het Raadgevend Comité heel wat veranderd. Ik denk dat in de komende maanden van de herstructurering van de NMBS-Groep, waarin de reiziger centraal wordt gesteld, gebruik moet worden gemaakt om de reizigersinspraak structureel en wettelijk te versterken.

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

08 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de recente wijzigingen aan het arbeidsreglement van bpost" (nr. 16110)

08 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les modifications récemment apportées au règlement de travail de bpost" (n° 16110)

08.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bij bpost werd het arbeidsreglement, meer bepaald hoofdstuk 4, met ingang van 1 februari 2013 aangepast. Ik vat het een beetje samen. Door die aanpassing kan men het personeel vier op vijf weken laten werken en de vijfde week thuislaten, zodat de personeelsleden gemiddeld 38 uur per week werken over een periode van vijf weken. De personeelsleden hebben in die vijfde week, wanneer zij thuisblijven, geen recht op een nachtpremie, maaltijdcheques en een premie voor het uitblijven van ongevallen.

Die maatregelen moeten ervoor zorgen dat men, enerzijds, niet hoeft te snoeien in het personeelsbestand, terwijl anderzijds op een verkapte manier toch bespaard wordt. In die vijfde week vallen namelijk allerlei extra bezoldigingen weg.

De zogenaamde flexdiensten werken als vaste dienst en de personeelsleden in die diensten behouden toch alles in hun vrije week. De mensen die als vervangers werken, hebben de voordelen van een nachtpremie, maaltijdcheques en een premie voor het uitblijven van ongevallen echter niet.

Op dit moment heeft bpost geen vrijwilligers genoeg om die flexdiensten op te vangen. Met het nieuwe arbeidsreglement kan bpost in feite om het even wie aanduiden om dergelijke taken te vervullen. De arbeidsreglementering wordt op die manier voor een stuk omzeild, wat niet echt correct is tegenover de personeelsleden die bij aanvang van hun werk bij bpost op andere arbeidsvoorwaarden konden rekenen, terwijl zij nu in ernstige mate, zeker in die vijfde week, hun inkomsten zien dalen.

Mijnheer de minister, ik heb nu een samenvatting van de aanpassing gegeven en ik wil van u graag eerst vernemen of mijn interpretatie van die wijziging van het arbeidsreglement klopt.

Wat zijn de gevolgen van die aanpassing voor het personeel?

In welke mate is die aanpassing conform de bestaande arbeidsvoorwaarden binnen bpost op het moment van de aanwerving? Volgens mij betekent die aanpassing een ernstige inlevering voor veel mensen.

Wordt door een juridische spitsvondigheid, door die aanpassing, geen loopje genomen met het personeelsstatuut van bpost, waardoor de mensen nu ernstig moeten inleveren?

08.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, zoals in de wet is bepaald, zijn de overheidsbedrijven autonoom in het beheer van hun personeel.

Niettemin ben ik erg aandachtig voor het welzijn van de arbeiders van bpost. Zij hebben jaren geleden al vele inspanningen geleverd. Er moeten grenzen zijn aan wat inzake flexibiliteit kan worden gevraagd.

Bpost heeft me de volgende elementen meegedeeld.

Bpost heeft inderdaad het arbeidsreglement aangepast. De aanpassing werd in het paritair comité van 31 januari 2013 goedgekeurd. Zij is op 1 februari 2013 van kracht geworden.

De aanpassing geldt niet voor alle personeelsleden van bpost, maar alleen voor een beperkt aantal personeelsleden van de transportafdeling van de afdeling brievenpost, met name de chauffeurs van zware vrachtwagens.

Er werd een nieuw dienstrooster uitgewerkt, wat ertoe kan leiden dat de gemiddelde arbeidstijd van 38 uur per week via vier werkweken op vijf wordt bereikt.

Bpost verklaart dat maatregelen werden getroffen, zodat de medewerkers geen geldelijk nadeel zouden ondervinden. Die maatregelen gelden ook voor de plaatsvervangers.

Bpost is van mening dat de invoering van de nieuwe diensten op een gecontroleerde en beheerste manier gebeurt. Het arbeidsreglement bepaalt met name dat het nieuwe systeem tot maximum 30 % van de dienstroosters tot eind 2015 beperkt zal zijn, op basis van de behoeften van de afdeling transport.

Al deze wijzigingen werden in het arbeidsreglement geïntegreerd.

Bpost informeert mij dat de regels inzake het dienstrooster die in het arbeidsreglement zijn opgenomen, in overeenstemming zijn met alle rechtsregels die op bpost van toepassing zijn, inbegrepen het administratief en geldelijk statuut.

Krachtens de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven is het paritair comité bevoegd voor de aanpassing en de wijziging van het arbeidsreglement, dat onder meer de arbeidsduur regelt.

08.03 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat slechts een beperkte groep mensen hiervan het slachtoffer is, met name de chauffeurs van de zware vrachtwagens.

Ik wens echter te betwisten dat zij geen geldelijk nadeel lijden. Ik heb in mijn vraag onder meer verwezen naar de vijfde week waarin zij geen extra premies krijgen, met name de nachtpremie, de maaltijdcheques en de premie voor het uitblijven van ongevallen. Doordat zij maar vier op vijf weken werken, lijden zij een financieel nadeel.

Ik was ook een beetje verwonderd dat de maatregel blijkbaar werd goedgekeurd door het paritair comité. Als ik mij niet vergis, heeft ACOD het voorakkoord getekend, maar VSOA en ACV-Transcom zouden zich er niet mee akkoord hebben verklaard. Ik hoop in ieder geval dat, wanneer u zegt dat alles conform de regels van het personeelsstatuut is, uw engagement om geldelijk nadeel te voorkomen ook in de realiteit wordt nagestreefd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

09 Vraag van de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstructurering van de NMBS" (nr. 16122)

09 Question de M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la restructuration de la SNCB" (n° 16122)

09.01 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, om tijd te winnen beperk ik mij tot de vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de herstructurering van de NMBS, met name de concrete uitvoering van de eerder door de Ministerraad goedgekeurde herstructurering, op 21 januari.

09.02 Minister Jean-Pascal Labille: Collega's, er werden verschillende werkgroepen opgericht om de hervorming van de NMBS-Groep te begeleiden. Zo hebben de CEO's van de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS vertegenwoordigers aangeduid in een werkgroep Financiën, in een werkgroep HR en in een werkgroep voor de nieuwe beheersovereenkomsten en vervoersovereenkomsten. Daarnaast werd ook een werkgroep met de representatieve vakbonden opgericht.

Binnenkort wordt een werkgroep opgericht om de verschillende regelgevende teksten te onderzoeken die de grote hervormingsprincipes moeten concretiseren. Met de hulp van het — zeer bekende — advocatenkantoor Eubelius worden de wetteksten opgesteld.

In verband met de kalender voor de hervormingen van de Groep, is het onze bedoeling om op 1 januari 2014 over te gaan naar de nieuwe structuur.

Wat het financieel onderdeel betreft, worden verschillende scenario's van fusies en opslorpingen bestudeerd om er het veiligste scenario uit te halen, vooral op het vlak van de schuldbeheersing. Er zijn tevens contacten met de Europese Commissie met betrekking tot de verdeling van de schuld over de twee toekomstige entiteiten.

Binnenkort worden de gesprekken met de vakbonden hervat met het oog op het overleg over de sociale aspecten van de hervorming en over de rol en opdrachten van HR-Rail.

De nota die de Ministerraad op 11 januari jongstleden heeft goedgekeurd, voorziet in een gewijzigde samenstelling van het nationaal paritair comité. Aan vakbondszijde zal deze bestaan uit dertien leden in plaats van de huidige tien leden. Elke door de Nationale Arbeidsraad erkende en in de ondernemingen van de NMBS-Groep vertegenwoordigde vakbond zal automatisch een zitje krijgen. Dat geldt dus voor de ACOD, het ACV en het VSOA. De overige tien zetels zullen onder de erkende vakbonden worden verdeeld in verhouding tot het aantal betalende leden in de betrokken ondernemingen van de NMBS-Groep, zoals dat nu het geval is.

Het VSOA zal dus zijn intrede doen in het nationaal paritair comité op basis van zijn lidmaatschap van een vakbond die in de NAR vertegenwoordigd is.

Net als de socialistische en de christelijke vakbond is de liberale vakbond in het algemeen een vakbond die in de verschillende overlegorganen van de overheidssector aanwezig is, waaronder het Comité A. Dat is niet

het geval voor de Onafhankelijke Vakbond voor Spoorwegpersoneel, die maar een specifieke categorie van het personeel verdedigt.

Met betrekking tot de belofte aan de spoorwegwerkers om het behoud van hun statuut te vrijwaren, kan ik u alleen maar geruststellen. Het eenheidsstatuut van de spoorweglui wordt gehandhaafd via de enige werkgever en het invoeren van HR-Rail, dat het personeel zal beheren dat ter beschikking wordt gesteld van de NMBS en Infrabel.

De spoorweglui zullen hun verworven rechten dus behouden.

Indien er ten gevolge van het invoeren van de nieuwe structuur hier en daar al veranderingen zullen gebeuren – zo zal men de overeenkomst over de terbeschikkingstelling van de arbeiders moeten aanpassen omdat de NMBS-Holding verdwijnt – heeft de regering, zoals beloofd, het essentiële gevrijwaard, met name één werkgever en één enkel statuut voor de spoorwegwerknemers met dezelfde rechten voor iedereen, ongeacht hun anciënniteit en ongeacht of zij voor de NMBS of voor Infrabel werken.

De nieuwe CEO's en de raden van bestuur van de twee toekomstige entiteiten zullen natuurlijk een essentiële rol moeten spelen in de verschillende operaties die zullen moeten plaatsvinden om in de nieuwe structuur over te gaan.

Ik zal in de loop van de komende weken een voorstel voorleggen aan het kernkabinet, om tot de benoemingen in de nieuwe instantie over te gaan.

09.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik wijs erop dat u een antwoord geeft op mondelinge vraag nr. 16152, die ik op 25 februari heb ingediend, met betrekking tot het feit dat het VSOA op dit moment wordt opgenomen in de Nationale Paritaire Commissie.

U hebt een antwoord gegeven, maar ik betreur het dat ik niet de kans krijg om mij hierbij aan te sluiten met mijn vraag, laat staan te repliceren.

Als u het mij toestaat, mijnheer de voorzitter, wil ik nu reageren in de veronderstelling dat de minister ook antwoordt op mijn vraag.

De **voorzitter**: Die vraag staat niet op de agenda.

09.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de voorzitter, de vraag werd volledig conform het Reglement ingediend.

De **voorzitter**: Ik kan enkel laten behandelen wat op de agenda staat. Ik stel voor dat u hierop later terugkomt en ik laat nagaan waar de vraag is gebleven.

Mijnheer de minister, ik wens nog kort te reageren op uw antwoord.

Ik denk dat het goed is dat verschillende werkgroepen werken aan de concrete invulling van de principiële beslissingen.

Het laatste wat u aanhaalt, met name de aanduiding van de CEO's en de raden van bestuur, is een essentiële stap. Ik kan mij voorstellen dat het vrij moeilijk is en dat het voor spanningen kan zorgen dat vandaag vanuit de drie bedrijven in werkgroepen moet worden gezocht naar wie in de toekomst de verantwoordelijkheden op zich zal nemen. Dat lijkt mij niet de meest gezonde of gemakkelijkste manier om tot een oplossing te komen voor de verschillende uitdagingen, maar als iedereen van goede wil is, kan dit al op de rails worden gezet. Dit wordt ongetwijfeld vervolgd.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Nous en venons maintenant aux questions des membres présents, à savoir le point 21 de l'agenda, les questions n° 16180 de Mme Jadin et n° 16540 de M. Balcaen.

09.05 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le président, Mme Jadin m'a appelé car elle souhaite

également poser sa question. Nous avons convenu d'en demander le report. Elle m'a indiqué avoir envoyé un mail au secrétariat en ce sens.

10 **Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aankoop van de Conforama-site in Charleroi door de NMBS" (nr. 16330)**

10 **Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'achat du site de Conforama à Charleroi par la SNCB" (n° 16330)**

De **voorzitter**: Ik heb nog nooit gehoord van de Conforamasite.

10.01 **Tanguy Veys** (VB): Ik had daar tot voor kort evenmin van gehoord. Ik heb wat opzoeken gedaan, maar noch in de kranten, noch via Google viel er veel informatie te vinden. Inwoners van Charleroi kennen die site blijkbaar wel. Zij heeft een aardige stuiver gekost, dus ik vermoed dat de nodige informatie beschikbaar moet zijn.

Mijnheer de minister, in antwoord op een schriftelijke vraag van 20 december 2011 van volksvertegenwoordiger Anthony Dufrane, stelde de minister van Overheidsbedrijven dat de Conforamasite in Charleroi, eigendom van bpost, te koop stond. Eind 2012 werd de Conforamasite door de NMBS-Groep gekocht.

Om te achterhalen welke motivatie en welke omstandigheden ten grondslag lagen aan de aankoop heb ik eerst gekeken in het meerjarenplan voor 2013-2025 van de NMBS. Daarin vond ik er niets over terug. Ook in de media of via andere parlementaire vragen bleek er niet veel beschikbaar.

Mijnheer de minister, hoeveel heeft de NMBS-Groep betaald voor de Conforamasite in Charleroi? Stond het bedrag voor de aankoop ingeschreven in het budget voor 2012? Ik heb geprobeerd dat te achterhalen, maar ik heb het nergens teruggevonden.

Zo nee, waarom niet? Hoe werd de aankoop dan gefinancierd?

Met welk doel werd de site aangekocht?

Welke eigendommen heeft de NMBS-Groep reeds in Charleroi? Ik kan mij voorstellen dat de aankoop gebeurde met het oog op reeds bestaande eigendommen van de NMBS en past in een bredere visie?

In welke mate past de aankoop van de site in de doelstellingen van de NMBS-Groep? Gelet op de precaire financiële situatie en gelet op de prioriteiten die de NMBS moet stellen op het vlak van veiligheid, performantie, klantvriendelijkheid, stiptheid en dies meer, is de ontwikkeling als immobiliënmaatschappij niet echt een kerntaak van de NMBS.

Wat zijn de stedenbouwkundige voorschriften voor de site? In welke mate stemmen zij overeen met de plannen van de NMBS-Groep voor de site? Het is essentieel dat dat bekend is.

Welke jaarlijkse middelen zijn in de komende jaren voor de ontwikkeling van de site uitgetrokken? Ik vind dat immers niet terug in het meerjarenplan. Welke planning zal men volgen voor de realisatie van de site? Wie wordt er betrokken bij de ontwikkeling van de site en met welke motivatie?

Mijnheer de minister, het zou goed zijn mocht u in uw antwoord ook zou zeggen onder welke voorwaarden de site werd gekocht. Ik verneem bijvoorbeeld dat het zou gaan om historisch vervuilde grond. In welke mate zal de NMBS of bpost nog instaan voor de reiniging ervan? Men moet namelijk over de nodige attesten beschikken vooraleer de overdracht kan plaatsvinden.

Voorzitter: Ronny Balcaen.

Président: Ronny Balcaen.

10.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: De NMBS meldt mij dat de aankoop van de Conforamasite past in de uitvoering van het masterplan, dat werd gerealiseerd in overleg met de stad Charleroi, de NMBS-Holding en

het Waals Gewest, dienst Urbanisme. Een studie heeft immers de noodzaak aangetoond om het aantal treinreizigers te bestendigen door aan de kant Villette een grote parking van 1 600 plaatsen aan te leggen die vlot bereikbaar is vanaf de ring. De Conforamasite werd in 2012 aangekocht voor een bedrag van 1,3 miljoen euro op het investeringsbudget.

De NMBS-Groep is momenteel eigenaar van ongeveer 25 hectare op de site van het station Charleroi-Sud, inclusief de sporen. De geplande investeringsbudgetten voor de inrichting van de site van Charleroi, ongeveer 80 miljoen euro, zijn opgenomen in het ontwerp van meerjareninvesteringsplan 2013-2025. Het bedrag van 80 miljoen is gespreid over de jaren 2014-2021.

10.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het verheugt mij dat wij eindelijk wat meer informatie krijgen over de plannen die de NMBS met die site heeft. Als ik het goed begrijp, passen die in het masterplan, dat gerealiseerd werd samen met de stad en het Waals Gewest. Anderzijds gaat het over de realisatie van een parking. Het verwondert mij dat het prijskaartje, los van de aankoop prijs van 1,3 miljoen euro, oploopt tot 80 miljoen euro, voor de realisatie van een parking. Dat zijn zeer dure parkeerplaatsen, tenzij het de bedoeling is dat daar tienduizend of meer parkeerplaatsen komen.

Ik hoop dat de NMBS niet als vehikel wordt gebruikt om de politieke projecten van huidig burgemeester van Charleroi en voormalig minister Magnette te realiseren. Ik heb de indruk dat hij zich op een gemakkelijke manier tot de NMBS-middelen heeft gewend om aan stadsontwikkeling te doen. Dat is niet de kerntaak van de NMBS. Zeker in de huidige budgettaire context moet men elke euro dubbel omdraaien alvorens men zich weer in een nieuw vastgoedproject stort.

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

11 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de installatie van camera's aan spoorwegoverwegen" (nr. 16198)

11 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'installation de caméras aux passages à niveau" (n° 16198)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, regelmatig weten wij niet juist wat nog klopt van de communicatie in de media door de NMBS-Groep.

Infrabel meldt op haar website dat zij op dit ogenblik aan de installatie van camera's werkt zodat weggebruikers die de veiligheidsregels aan overwegen niet naleven, zullen worden beboet. Wij hebben deze berichtgeving op 22 februari 2013 onder andere op de website vastgesteld.

De woordvoerder Arnaud Reymann van Infrabel verklaarde evenwel in *L'Avenir* op 31 januari 2013: "C'est un débat qui a déjà eu lieu. On avait demandé à pouvoir installer des caméras, sans succès."

Het opstarten van de procedure voor de aankoop van de flitspalen was aanvankelijk voor 2011 gepland. Uw voorganger, minister Magnette, heeft op 7 februari 2012 in de commissie voor de Infrastructuur echter verklaard dat de procedure wegens een gebrek aan budgettaire middelen nog steeds niet was opgestart. Daartegenover staat uiteraard de hierboven aangehaalde vermelding op de webstek van Infrabel.

Mijnheer de minister, ik heb één simpele vraag voor u.

Wat is de stand van zaken in het dossier in kwestie?

11.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, er werden langs de sporen bij wijze van test een tiental prototypecamera's geplaatst. De bedoeling van de testen die nu aan de gang zijn, is een evaluatie te maken van de technische prestaties van de camera's. De resultaten van de testen zijn nog niet bekend en de modaliteiten voor het onderzoek en het gebruik van de beelden liggen nog niet vast.

11.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Moet ik hieruit nu begrijpen, mijnheer de minister, dat er inmiddels wel middelen zijn vrijgekomen om de camera's te

installeren? Als men vandaag de testen uitvoert, zal men dan ook de toestemming krijgen om de camera's effectief te installeren? Die vragen blijven open en wij blijven de zaak dan ook volgen.

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

12 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de reportage van Volt over verloren voorwerpen bij de NMBS" (nr. 16199)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de test in het VRT-programma Volt omtrent het terugvinden en bezorgen van verloren voorwerpen door de NMBS" (nr. 16558)

12 **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le reportage de Volt consacré aux objets perdus à la SNCB" (n° 16199)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le test réalisé dans le cadre de l'émission Volt de la VRT en ce qui concerne la gestion des objets perdus par la SNCB" (n° 16558)

12.01 **Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, wie iets verliest op de trein, heeft een kans op drie dat hij zijn eigendom terugkrijgt wanneer die gevonden wordt. Tot die vaststelling komen de makers van het VRT-programma Volt. Zij gaven tien verschillende voorwerpen af aan personeelsleden van de NMBS met de boodschap dat het om een verloren voorwerp ging. Nadien vulde een reporter van Volt het formulier in op de website van de NMBS om te melden welk voorwerp op welke trein verloren ging. Twee van de tien voorwerpen werden binnen een week teruggevonden en een dikke maand later ook een derde voorwerp. Over de zeven andere voorwerpen bleef het nadien stil. Uiteindelijk gingen de makers van het programma veertig dagen later zelf op zoek. Drie binnengebrachte voorwerpen lagen nog steeds achter het loket in een lade of in een kast. Nadat de NMBS eind vorige week werd ingelicht over die test, gingen personeelsleden zelf op zoek naar de vier ontbrekende voorwerpen, waarvan er ondertussen nog twee teruggevonden zijn. Dat bewijst opnieuw dat voorwerpen veelal niet verdwijnen, doch gewoon niet gelinkt worden aan wie via een formulier aangifte doet van verlies.

Zoals dat wel vaker gebeurt bij ontevredenheid over een test, stelt de NMBS vragen bij de werkwijze van de reportage van Volt. De NMBS zegt de aanvraagformulieren van twee niet teruggekeerde voorwerpen bekeken te hebben. Daaruit bleek dat de formulieren niet goed waren ingevuld, aldus de woordvoerder. Voor de laatste twee voorwerpen die werden teruggevonden, waren de Voltmedewerkers niet nauwkeurig geweest, aldus de woordvoerder. Zo werd een sporthorloge met een grijze kleur omschreven, terwijl de kleur in werkelijkheid zwart was. Een barbiepop was niet aangeduid als speelgoed, maar als divers. Zo wordt het zoeken naar een naald in een hooiberg, aldus de woordvoerder.

Wanneer men verloren voorwerpen wil aangeven via de webstek van de NMBS, moet er een keuze gemaakt worden uit maar liefst 113 mogelijke categorieën en 19 mogelijke kleuren. Vermoedelijk komt het dus wel vaker voor dat mensen verkeerdelijk iets in de categorie diversen of in een verkeerde categorie of kleur onderbrengen. Blijkbaar is het systeem niet flexibel genoeg om daarmee om te gaan.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen voor u.

Hoeveel procent van de gevonden voorwerpen is in 2012 opnieuw terechtgekomen bij de eigenaar?

Wanneer werden het systeem en de werkwijze die momenteel gehanteerd worden, voor de laatste keer geëvalueerd? Wat bleek uit die evaluatie?

Plant de NMBS aanpassingen aan dat systeem om meer verloren voorwerpen terug te brengen bij de eigenaar? Zo ja, welke aanpassingen worden er doorgevoerd? Zo nee, waarom niet? Ziet men de noodzaak ervan niet in?

12.02 **Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in tegenstelling tot collega Vandeput zal ik niet volledig letterlijk citeren uit *De Standaard* om te vermijden dat er opnieuw een discussie komt over

de auteursrechten. Ik meen dat de context wel zeer duidelijk werd geschetst door collega Vandeput.

Men zou denken, mijnheer de minister, dat een verwittigd man er twee waard is, zeker als wij kijken naar de reportage van Volt die nog geen twee jaar geleden werd uitgezonden, over verloren voorwerpen bij de politie van Gent. Het geld uit een verloren portefeuille raakte toen zoek. Men zou denken dat een verwittigd man er twee waard is, zeker bij de NMBS die erop gebeten is om snel en kort op de bal te spelen.

Het resultaat van de test die werd gedaan door de reporters van Volt is hallucinant. Men kan discussiëren over het al dan niet correct invullen van het formulier en over de vraag of al dan niet de juiste kleur werd aangeduid, maar de essentie blijft, namelijk dat uiteindelijk slechts drie op tien verloren voorwerpen werd teruggevonden. Men zou immers een hoger aantal mogen verwachten omdat de voorwerpen binnen de infrastructuur van de NMBS werden verloren en bijvoorbeeld niet op straat.

Ook particulieren hebben mij al aangesproken over de moeilijke en slechte opvolging door de NMBS van zoekgeraakte voorwerpen. Zelf heb ik dit ook al ervaren, al ging het over voorwerpen met een geringe waarde.

Het toont aan dat de NMBS er anno 2013 niet in slaagt om klantvriendelijkheid en communicatie te garanderen, ook niet in het geval van verloren voorwerpen. De aangifte online zou voor een bijna waterdicht systeem moeten zorgen, zodat zoekgeraakte voorwerpen worden gerecupereerd.

Mijnheer de minister, ik heb al gezegd dat de NMBS bij problemen altijd zeer creatief is om de schuld bij anderen te leggen. Welnu, ditmaal zal de NMBS creatief moeten zijn om de oplossingen bij zichzelf te zoeken. Ik vraag u dan ook met aandring om daarvan werk te maken.

12.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS meldt me dat 34 % van alle gevonden voorwerpen op het niveau van de NMBS in 2012 werd terugbezorgd aan de eigenaar. Hierbij dient opgemerkt te worden dat slechts een deel van al de gevonden voorwerpen ook effectief het onderwerp uitmaakt van een aangifte van een verloren voorwerp door de klant.

De NMBS is vandaag bezig met een evaluatie van de gebruikte toepassingen, de handleidingen en de gehanteerde werkwijze. De concrete besluiten zijn vandaag nog niet beschikbaar. De NMBS gaat na hoe het systeem geoptimaliseerd kan worden, zodat meer voorwerpen terugbezorgd kunnen worden aan de rechtmatige eigenaars. Op korte termijn zal nu, bijvoorbeeld, bekeken worden in welke mate de huidige classificatie van de voorwerpen vereenvoudigd kan worden, zodat de aangifte van de klant duidelijker wordt.

12.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord. Het verbaast mij enigszins dat de cijfers van de NMBS zelf de steekproef van Volt blijken te bevestigen, namelijk een op drie.

Het is al een goede zaak dat men zal bekijken op welke manier de classificatie vereenvoudigd kan worden. Het is nogal gemakkelijk om de NMBS te bashen, maar ik heb zelf een steekproef kunnen doen tijdens het stellen van de vraag op deze banken. Hier is honderd procent van de verloren voorwerpen teruggeraakt. In die zin geloof ik dus wel in de goede intenties van onder andere de treinbegeleiders, die dikwijls buiten het weten van hun directe chef om en buiten de algemene systemen om hun best doen om stukken terug te krijgen bij wie het voorwerp verloren of vergeten is. Daartegenover staat dat anderen dat waarschijnlijk minder secuur doen. Daarvoor kan bij opfrissingscursussen inzake de algemene klantentevredenheid wat aandacht worden gekweekt bij wie rechtstreeks contact heeft met de klanten.

12.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, het is goed dat de NMBS de hele procedure zal bekijken, evalueren en eventueel aanpassen. Spijtig genoeg moet dat gebeuren na een zoveelste negatief rapport. De NMBS loopt blijkbaar steeds achter de feiten aan en treedt niet proactief op om de klantvriendelijkheid te garanderen. Eerst moet een programma zoals Volt daar tijd en aandacht aan besteden, vooraleer er bij de NMBS telefoons gaan rinkelen en mails worden verstuurd om daar iets aan te doen.

In reactie op de reportage van Volt probeerde de NMBS de zaak nog wat te nuanceren: dat er slechts drie op tien zijn teruggevonden, zou ook liggen aan wie de aangifte heeft gedaan. In de praktijk wijzen ook de cijfers van de NMBS zelf, 34 %, erop dat Volt er toch pal op zat. Het gaat maar over een test met tien voorwerpen en statistisch is de relevantie daarvan klein, maar blijkbaar was dat niet nodig.

Tot slot spreek ik de heer Vandeput andermaal tegen inzake het honderd procent terugvinden van

voorwerpen. Ik heb zelf ondervonden dat als men iets verliest in het Parlement, men dat ook niet met zekerheid terugkrijgt. Honderd procent zekerheid bestaat niet, ook niet in het Parlement. Het is niet omdat men één keer iets laat liggen en men dat terugkrijgt, dat men mag spreken van een statistische zekerheid van honderd procent. Het is in ieder geval de taak van de NMBS om het percentage van 34 % in ernstige mate op te krikken.

12.06 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer Veys, ik heb gewoon mijn persoonlijke ervaring meegedeeld. Een test met tien voorwerpen is niet serieus. Ik kan alleen maar beamen uit eigen ervaring dat de vraag of de klacht van de mensen met wie ik contact heb gehad, zoals mijn medewerker die niet mijn naam draagt en niet in de krant komt, ernstig werd behandeld. Niet iedereen gooit alles op een hoopje, dat mag ook wel eens worden gezegd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

13 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verdeling van de schuldenberg van de NMBS-Groep tussen Infrabel en de NMBS" (nr. 16200)

13 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la répartition de la dette du Groupe SNCB entre Infrabel et la SNCB" (n° 16200)

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in *Trends* van 21 januari jongstleden heeft u gemeld dat er een werkgroep is aangesteld met daarin de financieel directeurs van de drie bedrijven van de NMBS-Groep, mensen van het advocatenkantoor Eubelius – tot voor kort niet zo heel bekend, maar sinds de nieuwe minister van Financiën iets beter bekend – en enkele van uw kabinetsmedewerkers.

Zij moeten tegen september 2013 een voorstel formuleren over de verdeling van de schuldenberg van de NMBS-Groep naar aanleiding van de herstructurering. Er is de voorbije maanden al veel overlegd over de kwestie, onder meer met de Europese Commissie, met advocatenkantoor Eubelius en met de financiële directie van de NMBS-Holding. Volgens het weekblad *Knack* van 13 februari 2013 zou in oktober 2012 al een interne nota zijn opgesteld die de grote lijnen schetst van de schuldentoewijzing. Het aandeel van Infrabel zou daarin schommelen tussen 53 en bijna 80 % en dat van de NMBS tussen 20 en iets meer dan 47 %.

Mijnheer de minister, ik heb voor u de volgende vragen.

Kunt u de nota toelichten? Wat is het statuut van de nota, door wie is hij opgesteld en welke criteria werden in acht genomen bij het verdelen van de schulden in de betreffende nota? Bouwt de werkgroep die u zelf mee hebt aangesteld, voort op de bestaande nota of start zij met een wit blad? Tot slot, zal ook de derde poot van de reorganisatie, HR-Rail, een deel van de schulden overnemen? Wij moeten immers niet zeggen dat er maar twee poten zijn. Ik zie alvast uit naar uw antwoorden.

13.02 Minister Jean-Pascal Labille: In het kader van de voorbereiding van de hervorming van de NMBS-Groep heeft mijn voorganger een werkgroep van experts, bestaande uit de drie CFO's van de NMBS-Holding, Infrabel en de NMBS, het advocatenkantoor van de Staat Eubelius en mijn kabinet, belast met het verzamelen van de nodige informatie om een billijke verdeling van de geconsolideerde nettoschuld van de NMBS-Groep tussen de NMBS en Infrabel voor te bereiden.

Omdat een deel van de principes voor de verdeling de goedkeuring moet krijgen van de DG Competition van de Europese Commissie, werd deze hiervoor meermaals gecontacteerd.

In het licht van die contacten werd een methodologische nota uitgewerkt met het advocatenkantoor van de Staat, met de ondersteuning van de werkgroep.

De principes die de verdeling van de schuld omkaderen zijn regelmatig in de regering en met de Europese Commissie besproken.

De werkgroep zet haar werk verder op basis van de al opgestelde documenten.

Er is niet voorzien in een overheveling van een deel van de schuld naar HR-Rail.

13.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is nog niet duidelijk. Wij zullen het pas weten als het zover is, en dan nog.

Wat mij toch verbaast, is dat een nota waarin toch wel delicate cijfers worden opgesomd – het gaat immers over een herstructurering die ervoor zou moeten zorgen dat elke entiteit binnen de nieuwe groep financieel levensvatbaar kan zijn – naar buiten komt en zelfs intern door de Holding wordt opgesteld.

Ik wens u veel succes met de onderhandelingen. Ik wil u zeker de raad geven om u te verlaten op de experts, vooral op de externen en niet op de internen, want het is duidelijk dat de vorken waartussen de geciteerde cijfers vallen zodanig groot zijn dat er nog heel wat getouwtrek zal gebeuren vooraleer het zover is.

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

14 Vraag van mevrouw Veerle Wouters aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de prijsstijging in 2012 na invoering van btw op bpost-producten voor particulieren" (nr. 16215)

14 Question de Mme Veerle Wouters au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'augmentation des prix de 2012 due à la l'application de la TVA sur les produits bpost destinés aux particuliers" (n° 16215)

14.01 Veerle Wouters (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de vrijstelling van btw voor bpost is sinds 1 januari 2012 beperkt tot de zogenaamde universele postdienst of de gewone brievenpost. Door die maatregel wordt sinds 1 januari 2012 btw geheven op een aantal verzendingen die tot de openbare taak van bpost behoren. Voordien waren zij natuurlijk vrijgesteld van btw.

Tot de taken behoren het uitreiken van dagbladen, de verzending van tijdschriften, verkiezingsdrukwerk of postzendingen van het verenigingsleven.

Tijdens de parlementaire bespreking, vorig jaar, heb ik de vrees geuit dat de prijzen voor dergelijke verzendingen waarschijnlijk 21 % duurder zouden worden, tenzij bpost bij de prijszetting voor deze diensten rekening zou houden met het feit dat de btw-kosten van bpost zouden dalen. Bpost zal immers meer btw kunnen aftrekken, namelijk de btw die door de leveranciers wordt aangerekend.

Op welke manier bpost zijn prijzen zou aanpassen, was op dat ogenblik onzeker. De beheersovereenkomst met bpost bepaalt immers dat de financiële tussenkomst van de Staat zal worden verlaagd met het voordeel van de lagere btw-kosten voor bpost.

Een jaar later hebben wij bekeken wat in 2012 is gebeurd. In 2012 stegen de tarieven fors voor particulieren. Voor pakjes die met Taxipost worden verzonden, gaat het om een prijsstijging van 28 tot 41 %. De World Express parcels binnen Europa ondergingen een tariefverhoging die exact gelijk is aan het nieuwe btw-percentage van 21 %. Het tarief op kilopost voor verzendingen binnen Europa steeg in 2012 met 25 %.

Nadat ik er tijdens de bespreking in het Parlement op had gewezen dat de prijs voor de verzending van tijdschriften door het verenigingsleven naar alle waarschijnlijkheid ook met 21 % zou stijgen, heeft de toenmalige minister van Overheidsbedrijven, Inge Vervotte, geantwoord dat zij de btw-stijging voor het verenigingsleven zou neutraliseren.

Ik moet toegeven dat zij zich aan haar engagement heeft gehouden. De prijs voor de periodieken van de verenigingssector is gevrijwaard gebleven. Blijkbaar worden de centen nu echter elders gevonden. Immers, voor de andere producten waarop nu een btw-heffing van toepassing is, heeft bpost in zijn jaarlijkse tariefwijzigingen wel degelijk de btw volledig aan de privéklanten doorgerekend.

Mijnheer de minister, kan het volgens u dat een overheidsbedrijf van openbaar nut de invoering van btw op

zijn producten die niet onder de universele dienstverlening vallen, volledig op zijn klanten afwentelt?

Aan wie komt het voordeel van de hogere aftrek van de input-btw toe? Is dat aan bpost zelf of aan de Staat?

Met welk bedrag werd de financiële tussenkomst aan bpost verminderd, conform artikel 13, § 2 van de vierde beheersovereenkomst?

Ten slotte, indien de overheid zelf de invoering van de btw op haar klanten afwentelt, zonder met het voordeel van de aftrekbare input-btw rekening te houden, wat zal dan de notarissen en de gerechtsdeurwaarders, die nu ook btw-plichtig zijn, ervan weerhouden zelf een dergelijk prijsbeleid te volgen?

14.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, ik heb enkele belangrijke opmerkingen vooraf. Het is niet juist te stellen dat sinds 1 januari 2012 btw wordt geheven op een aantal zendingen die tot de tak van de openbare dienst behoren en die voordien vrijgesteld waren. Het uitreiken van dagbladen, tijdschriften, postzendingen van het verenigingsleven en geadresseerd verkiezingsdrukwerk is nog steeds vrijgesteld van btw.

Er dient tevens te worden benadrukt dat voor particulieren het doorrekenen van btw alleen slaat op de nationale postzendingen of op zendingen binnen Europa van meer dan 10 kilo en pakjes die onder het EMS-stelsel worden verzonden binnen Europa, de zogenaamde World Expresspakjes. Het gaat om een zeer beperkt aantal zendingen en een zeer beperkt percentage, namelijk 0,006 % van de omzet van bpost.

De postproducten die behoren tot de universele dienst en de diensten van openbaar belang zijn vrijgesteld van btw. Op alle andere commerciële postproducten wordt btw geheven, die wordt doorgerekend aan de klant. Bpost handelt hier zoals de andere operatoren op de postmarkt en elk ander bedrijf.

Het voordeel van de hogere btw-aftrek komt toe aan bpost, met uitzondering van het bedrag dat krachtens artikel 13, § 2 van de vierde beheersovereenkomst toekomt aan de Staat. In toepassing van dit artikel zal de financiële tussenkomst van de Staat immers verminderd worden in de mate dat het gedeelte van deze tussenkomst dat betrekking heeft op diensten onderworpen aan btw, het btw-aftrekpercentage in hoofde van bpost zou verhogen.

Voor het jaar 2012 werd deze berekening reeds gemaakt. Het btw-aftrekpercentage van bpost blijft onveranderd en de financiële tussenkomst van de Staat wordt dus niet gewijzigd.

Zoals hierboven reeds werd gesteld, is er geen aanpassing van de financiële tussenkomst van de Staat voor het jaar 2012.

14.03 **Veerle Wouters** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik twijfel wel aan bepaalde dingen die toen besproken zijn in de commissie en in de plenaire vergadering. Ik zal het nakijken, want taken zoals het uitreiken van dagbladen en het verzenden van tijdschriften zijn volgens mij niet langer vrijgesteld van btw.

In ieder geval, bedankt voor uw antwoord. Ik vind het fijn dat men artikel 13, § 2 bekeken en toegepast heeft. Ik vind het wel vreemd dat er geen verrekening moet gebeuren. Ik zal dat vast en zeker nog eens grondig bekijken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

15 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het tegenvoorstel van de bonden over de herziening van het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 16218)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van het protocolakkoord van 2008 inzake werkonderbrekingen bij de NMBS-Groep" (nr. 16479)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de NMBS en de vakbonden"

(nr. 16556)

15 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la contre-proposition des syndicats concernant la révision du protocole d'accord relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 16218)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation du protocole d'accord de 2008 relatif aux arrêts de travail au sein du Groupe SNCB" (n° 16479)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'évaluation des protocoles existants conclus entre la SNCB et les syndicats" (n° 16556)

15.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ook uw voorgangers kregen gelijkaardige vragen geregeld te beantwoorden, aangezien het blijkbaar niet mogelijk is, zelfs niet op lange termijn, om een oplossing te vinden voor een aantal hangende zaken.

Men is in het sturingscomité en in de paritaire organen van de NMBS-Groep al sinds begin 2012 bezig met de evaluatie en de herziening van de bestaande protocollen, zoals bepaald in het regeerakkoord. De NMBS-Groep heeft al enige tijd geleden een analyse gemaakt van het protocolakkoord inzake werkonderbrekingen van 2008 en een voorstel tot verbetering op tafel gelegd.

Op maandag 3 december 2012 hebben de bonden op hun beurt in de vergadering van de Nationale Paritaire Commissie een tegenvoorstel ingediend. Men zou in de daaropvolgende dagen een akkoord proberen te vinden. Zo niet – ik citeer de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding, de alom aanwezige Jannie Haek, in *La Libre Belgique* van 5 december 2012 – "is het de Staat, die de zaak ter hand moet nemen en zelf een oplossing moet vinden". Ik las in *L'Écho* van 27 februari dat er nog steeds geen akkoord blijkt te zijn.

De NMBS-Holding stelt dat de representatieve organisaties nooit echt aan het debat hebben willen deelnemen. Het tegenvoorstel van de bonden zou twee passages bevatten die voor de Holding, en volgens mij ook voor elke weldenkende mens, totaal onaanvaardbaar zijn. Zo willen de bonden zelf de bevoegdheid krijgen om te beoordelen of een werkonderbreking al dan niet aan de reglementaire bepalingen voldoet, en dus al dan niet als een wilde staking gecatalogeerd mag worden. Daarnaast zou, in het voorstel, de NMBS-Groep aan de bonden de toestemming moeten vragen om een deelname aan een wilde staking te beschouwen als een onregelmatige afwezigheid, wat natuurlijk te gek voor woorden is.

Mijnheer de minister, wat is uw mening over de inhoud van het tegenvoorstel van de bonden? Zijn de gesprekken tussen de bonden en de NMBS-Groep nog steeds gaande of liggen die stil? Zult u, in het laatste geval, zelf de zaak ter hand nemen, zoals de heer Haek eigenlijk voorstelde?

De **voorzitter**: Mevrouw Lahaye-Battheu is afwezig.

15.02 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, het dossier van de evaluatie van de bestaande protocollen tussen de NMBS en de vakbonden is een beetje zoals het monster van Loch Ness. Af en toe duikt het eens op, zeker in het licht van stakingen. Binnenkort vindt er weer een staking plaats en het gaat deze keer om een officieel aangevraagde staking, dus geen zogenaamde wilde staking.

Zeer recent zijn er cijfers gepubliceerd over het aantal stakingen bij de NMBS. Zo'n staking treft in eerste instantie vooral de reizigers. Zeker aan de wilde stakingen dient daarom paal en perk gesteld te worden. Enigszins op kousenvoeten slaagt men erin om de personeelsleden die daaraan hebben deelgenomen, op het matje te roepen. We kunnen er nog over discussiëren of sommige stakers al dan niet worden ontzien. Soms leeft de indruk dat bepaalde groepen, zeker leden van de OVS, gemakkelijker gevisieerd worden na de zogenaamde wilde stakingen dan de personeelsleden die bij een erkende vakorganisatie aangesloten zijn.

Het is wel een feit dat sinds het regeerakkoord van 1 december, het engagement bestaat om de problematiek van de stakingen aan te pakken. Daarmee wordt eigenlijk verwezen naar een akkoord uit 2008. Op geregelde tijdstippen werd uw voorganger daarover ondervraagd. Telkens wij toenmalig minister Magnette naar een stand van zaken vroegen, antwoordde hij dat er een overleg gepland was en dat het standpunt van de vakorganisaties afgewacht werd.

In *L'Écho* van 27 februari 2013 lezen we dat er in feite obstructie wordt gepleegd. Dat is een opvallend bericht, aangezien noch u noch uw voorganger daarover ooit op die manier heeft gecommuniceerd. Steeds was er sprake van een goede constructieve dialoog met overleg, waarbij voorstellen en tegenvoorstellen geformuleerd werden, en steeds was het wachten op een zoveelste vergadering. Het ging er allemaal heel gezellig aan toe. Nu is het echter duidelijk dat de erkende vakorganisaties de bedoeling hebben om de onderhandelingen zolang mogelijk te rekken. Zij beseffen immers dat het huidig protocolakkoord, waarin de werkonderbreking wordt geregeld, niet meer aangepast is en verscherpt moet worden. In geval van een negatieve evaluatie zal de regering immers terecht strengere maatregelen overwegen om de continuïteit van de openbare dienst, met respect voor de veiligheidsvereisten, te verzekeren.

Mijnheer de minister, alle elementen zijn aanwezig, opdat u uw verantwoordelijkheid zou nemen. Ik wil verwijzen naar het standpunt dat uw voorganger, de heer Magnette, ingenomen heeft op 13 november 2012. "Zodra het dossier hervormingen van de structuur van de NMBS-Groep, dat ik binnenkort aan het kernkabinet zal voorstellen" – ondertussen is die hervorming door het kernkabinet goedgekeurd en is minister Magnette weg – "zullen wij het dossier met betrekking tot de werkonderbrekingen opnieuw lanceren. Die moeten uitzonderlijk blijven. De constructieve en evenwichtige dialoog met respect voor de treingebruikers moet worden aangemoedigd."

Ondertussen zijn we meer dan twee maanden verder. De staking van 21 maart komt met een sneltreinvaart op ons af.

Ik meen dat het nuttig is om hier een stand van zaken te geven en bovendien moet u volgens mij met duidelijke deadlines komen om de problematiek te regelen. Ik vraag u dan ook om dat zo snel mogelijk te doen.

15.03 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS-Groep meldt mij dat na de beslissing van 11 januari 2013 over de hervorming van de NMBS-Groep een geactualiseerd evaluatierapport van het akkoord betreffende de werkonderbrekingen werd voorgelegd in het sturingscomité van 4 februari 2013.

In een gezamenlijke brief van 13 februari 2013 hebben de erkende organisaties hun opmerkingen meegedeeld met betrekking tot dat evaluatierapport. In het sturingscomité van 4 maart 2013 werd bepaald dat op 6, 11 en 20 maart intensief overleg zal plaatsvinden, teneinde voor het einde van de maand maart 2013 het dossier te kunnen voltooien in de Nationale Paritaire Commissie.

Ik merk op dat er sprake is van een nieuwe adem en ik verwacht dat de NMBS-Groep mij tegen eind maart informeert over de definitieve beslissing betreffende de aanpassingen aan het bestaande protocolakkoord.

15.04 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik moet bijna blij zijn dat u vaststelt dat er een "nieuwe adem" is. De vraag is natuurlijk of u ook voldoende druk uitoefent om die nieuwe adem zijn uitwerking te laten hebben. Ik begrijp dat het idee was om op 6, 11 en 20 maart intensief te overleggen. Is er dan ook effectief overlegd op 6 en 11 maart of niet? Gaat dit ergens naartoe of niet? Dat is eigenlijk de kern van de vraag. Het is in elk geval een feit dat onze treingebruikers op 21 maart opnieuw geconfronteerd zullen worden met een groot aantal ongemakken door zaken waarmee ze meestal niets te maken hebben en waarvan ze zeker nooit de oorzaak zijn.

15.05 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, in tegenstelling tot de teneur van mijn vraagstelling bent u toch al wat concreter dan uw voorganger. Er wordt in feite voor het eerst een echte deadline naar voren geschoven. Natuurlijk zal de vraag zijn of wat er uit de bus komt, ook zal tegemoetkomen aan de kritiek op de bestaande protocollen, zeker als ik lees wat er in *L'Écho* stond met betrekking tot de eisen van de vakbonden – ik heb ter zake nog geen appreciatie van uwentwege gehoord –, die bijzonder onredelijk zijn en zeker niet van aard zijn om in de toekomst te vermijden dat er nog wilde stakingen komen. Ik meen dat u niet zover mag gaan om daaraan tegemoet te komen en die instrumenten aan de representatieve vakorganisaties te geven, waardoor ze zelf een actie al dan niet als wilde staking kunnen catalogeren of de afwezigheid van personen al dan niet als onrechtmatig kunnen beschouwen.

U moet in staat zijn om dit dossier voor eind maart af te ronden. Ik kijk er alvast naar uit. In feite zullen we morgen al een nieuwe vraag kunnen indienen, gelet op de agenda. Tijdens de volgende vergadering van de commissie kunnen we dan een tevreden minister zien met een heronderhandeld en actueel protocol inzake werkonderbrekingen.

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

16 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de heropening van de stopplaats Hamont" (nr. 16231)

16 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réouverture de l'arrêt de Hamont" (n° 16231)

16.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, de NMBS had de heropening van de stopplaats Hamont gepland voor juni of december 2013. Ter plaatse was men al gelukkig. *Het Belang van Limburg* meldde echter op 13 februari jongstleden dat het uit goede bron vernomen had dat deze heropening op de lange baan is geschoven.

Mijn vragen aan u zijn dan ook heel eenvoudig.

Ten eerste, zal deze stopplaats in juni of in december 2013 heropend worden zoals gepland? Indien niet, waarom niet?

Ten tweede, Infrabel plant het einde van de infrastructuraanpassingen tegen juni 2013. Zal deze datum worden gehaald?

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, Infrabel deelt mij mee dat de werken die in het voorjaar van 2013 starten aan de stopplaats Hamont, klaar kunnen zijn tegen december 2013. In het nieuw vervoersplan 2014, dat begin december 2013 start, was de bediening van Hamont opgenomen. Aangezien dit plan uitgesteld werd, wordt de komende weken bestudeerd of de bediening van Hamont kan worden ingepast in een aanpassing van het huidige transportplan.

16.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zult er zelf ook weinig aan kunnen doen, maar eigenlijk wordt het als Parlements lid moeilijk om niet cynisch te worden. Wij wachten op vervoersplannen die de NMBS stipter moeten maken, een betere dienstverlening mogelijk moeten maken en ik weet niet wat nog allemaal. Er worden zaken beloofd die al heel lang geleden zijn beloofd. Er was beloofd dat de werken nu op tijd zouden worden uitgevoerd, in elk geval zodanig dat vanaf december 2013 de dienstverlening mogelijk wordt.

Het Belang van Limburg heeft echter gelijk dat het dossier weer op de lange baan wordt geschoven, want het zal weer afhankelijk zijn van het nieuwe vervoersplan van de NMBS, terwijl vandaag klaarblijkelijk nog niemand weet wat dat juist zal inhouden en of er überhaupt nog wel treinen zullen rijden vanaf 2014. Het wordt stilaan een echte klucht.

Ik wil erop aandringen, mijnheer de minister, dat u duidelijkheid geeft in hoeverre vroeger aangevane engagementen – niet alleen in Hamont, maar ook op heel veel andere plaatsen – zullen worden overgenomen in het befaamde nieuwe vervoersplan.

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

17 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de investeringen in stations" (nr. 16234)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de masterplannen voor de stations van Sint-Truiden en Tongeren ontwikkeld door Euro Immo Star" (nr. 16245)

- de heer Patrick Dewael aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het budget voor het masterplan station Tongeren in het MIP 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 16468)

17 **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "les investissements dans les gares" (n° 16234)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les masterplans pour les gares de Saint-Trond et Tongres développés par Euro Immo Star" (n° 16245)

- M. Patrick Dewael au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le budget prévu dans le plan pluriannuel d'investissement 2013-2025 du Groupe SNCB pour le masterplan relatif à la gare de Tongres" (n° 16468)

De **voorzitter**: De heer Dewael is afwezig.

Mijnheer Vandeput, u hebt het woord.

17.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de NMBS-Holding heeft een visie ontwikkeld die moet toestaan om de prioriteit van investeringen in de stations op een objectievere manier te bepalen. Het idee is dat elk station een kwaliteitsindex krijgt die is samengesteld uit, enerzijds, de REVALOR-index voor 50 % en, anderzijds, de resultaten van de kwaliteitsbarometer bij de reizigers voor 50 %. Daarnaast zou men ook rekening houden met het wekelijks aantal opstappers.

Er zou prioritair geïnvesteerd worden in stations met een relatief hoog aantal opstappers en een relatief lage kwaliteitsindex.

Gedelegeerd bestuurder Haek heeft deze visie hier nog toegelicht op de hoorzitting over het investeringsplan. In essentie is dat natuurlijk een goed uitgangspunt. Hoe bereikt men het grootste effect? Door te kijken waar men het meest goed te maken heeft en waar men de meeste mensen bereikt. Het uitgangspunt is alvast geweldig goed en businessgericht.

Wanneer wij evenwel kijken naar de investeringen in het ontwerp van investeringsplan, komen die niet helemaal, of zelfs helemaal niet, overeen met deze visie. Wanneer wij de investeringen in de verschillende stations bekijken, moeten wij vaststellen dat er slechts zeer beperkt rekening wordt gehouden met deze beide criteria.

Ik geef enkele voorbeelden. Vanaf 2016 wordt 5 miljoen geïnvesteerd in het station van Visé. De stations van Ninove, Genk, Opwijk, Duffel en Tongeren hebben allemaal meer opstappers en een lagere kwaliteitsindex, maar ontvangen niets. Vanaf 2016 wordt er 500 000 euro geïnvesteerd in het station van Jemelle. De stations van Wetteren, Sint-Truiden, Geel, Ninove, Genk en Opwijk hebben meer opstappers en een lagere kwaliteitsindex, maar ontvangen niets, of in het geval van Sint-Truiden bijna niets.

Voor de stations van de categorieën A en B, stations met minstens 20 000 opstappers, geldt hetzelfde. Er zijn weliswaar investeringen gepland in al deze stations, maar het valt op dat de verschillen tussen de bedragen zeer groot zijn, en totaal niet te verklaren vallen door het aantal opstappers of de kwaliteitsindex. Ik haal het voorbeeld aan van Bergen, waar 168 miljoen euro, of 23 000 euro per dagelijkse opstapper wordt geïnvesteerd. In Brussel-Noord en Denderleeuw, stations met meer opstappers en een lagere kwaliteitsindex dan Bergen, worden respectievelijk slechts 71 miljoen en 40 miljoen geïnvesteerd, zijnde 1 900 en 5 000 euro per opstapper.

Mijnheer de minister, dat doet vragen rijzen, alsook het vermoeden dat er naast de twee aangehaalde cijfers van de kwaliteitsindex en het aantal opstappers nog een derde cijfer meespeelt. Ik kom tot mijn vragen.

Waarom werd het idee verlaten om investeringen toe te kennen op basis van de kwaliteitsindex en het aantal opstappers?

Waarom communiceert de NMBS-Holding desondanks dat dit idee aan de basis ligt van de investeringen in de stations in het ontwerp van investeringsplan voor 2013-2025?

Welke criteria werden dan wel gehanteerd bij het toekennen van investeringsbedragen aan de diverse stations?

Bent u zelf van oordeel dat investeringen in stations moeten worden toegekend op basis van de twee objectieve criteria? Of zijn er andere criteria waaraan volgens u moet worden voldaan?

Indien u bevestigend antwoordt op mijn eerste vraag, zult u dan de nodige stappen ondernemen om het voorliggend investeringsplan te laten aanpassen?

Mijnheer de minister, ik lees in het ontwerp van investeringsplan 2013-2025 dat er in de enveloppe geen geld kon worden uitgetrokken voor de stations van Sint-Truiden en Tongeren. Nochtans is voor beide stationsprojecten reeds een masterplan ontwikkeld door Holdingdochter Euro Immo Star. Beide masterplannen kostten elk 72 600 euro. De kosten werden in vier verdeeld, telkens 25 % voor De Lijn, Infrabel, de NMBS-Holding en de gemeenten in kwestie.

Op basis van welke criteria werd besloten uiteindelijk geen geld te voorzien voor deze twee stations?

Zijn er naast deze twee stations nog andere stations waarvoor reeds masterplannen ontwikkeld zijn die uiteindelijk toch niet worden uitgevoerd? Zo ja, wat is de totale kostprijs van die masterplannen? Werden deze ook ontwikkeld door Euro Immo Star?

Zal de NMBS-Holding de bijdragen van de andere partners, dus De Lijn, de gemeenten en Infrabel, vergoeden?

Hoe wordt verzekerd dat middelen bestemd voor de publieke dienstverlening niet naar private dochterondernemingen vloeien door hen allerlei projecten te laten ontwikkelen die dan later worden afgeblazen?

17.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mijnheer de voorzitter, de principes van prioriteit inzake stationsinvesteringen in het ontwerp van meerjareninvesteringsplan worden wel degelijk gehanteerd zoals toegelicht in de presentatie van de gedelegeerd bestuurder van de NMBS-Holding aan deze commissie.

De toekenning gebeurt op basis van het aantal opstappende reizigers per station, in combinatie met een kwaliteitsindexscore. Binnen de huidige budgettaire enveloppe zijn er keuzes gemaakt door de NMBS-Groep van projecten die binnen deze periode kunnen gerealiseerd worden of niet, waaronder Sint-Truiden en Tongeren.

Diverse factoren van economische, maatschappelijke, juridische of praktische aard hebben immers een impact op de uiteindelijke invulling van het investeringsprogramma. De NMBS-Groep verwijst onder meer naar de prioriteiten die de regionale vervoersmaatschappijen gedefinieerd hebben in hun respectieve plannen en waarmee de NMBS-Holding overleg pleegt teneinde een evenwichtige multimodale mobiliteitsoplossing voor de stationsgebruikers te kunnen realiseren.

De prioriteiten die de lokale besturen in hun beleid naar voren schuiven, hebben bijvoorbeeld betrekking op de stationsomgeving, op plaatsgebonden factoren zoals beschermde gebouwen of onderdelen ervan, op specifieke elementen aangaande het verkrijgen van bouwvergunningen en op andere spoorgebonden investeringen die volgens bepaalde termijnen gepland of in uitvoering zijn en waarvoor reeds contractuele verbintenissen gelden. Specifiek voor de parking wordt ook rekening gehouden met het verzadigingsniveau. Deze lijst van voorbeelden is overigens niet exhaustief.

In deze context weerspiegelt een masterplan de langetermijnvisie van de verschillende publieke overheden en de eventuele private partners met betrekking tot de betrokken stationsomgeving. Een masterplan is evenwel geen bindend engagement tot investering in het project. Het is een eerste stap in een langlopend proces. De publieke overheden die aan dit traject participeren zijn zich daarvan steeds bewust.

Er zijn ook voor andere stations zoals Braine-l'Alleud of Landen al masterplannen opgemaakt die niet dadelijk of althans niet binnen het meerjareninvesteringsplan zullen worden uitgevoerd.

Daarnaast dateert het initieel masterplan voor Gent-Sint-Pieters van 1999 en loopt de uitvoering van de werken tot 2022. In Hasselt dateert het masterplan van 2001 en loopt de uitvoering tot 2024.

Voor de opmaak van de masterplannen werkt de NMBS-Groep met verschillende studie bureaus, waaronder Euro Immo Star of BUUR, uapS of West 8.

De totale kosten van de ontwikkeling van dergelijke masterplannen is miniem ten opzichte van de investeringskosten in deze stationsprojecten. Door een betere afstemming van de visies en gespreide

investeringen van de verschillende betrokken overheden worden deze kosten zeer gemakkelijk teruggewonnen en wordt het risico van een verspilling van overheidsmiddelen zeer sterk gereduceerd. De studie bureaus worden steeds vergoed op basis van geleverde en bewezen prestaties en dit tegen marktconforme prijzen. De NMBS-Holding betaalt haar aandeel in deze kosten volgens de afgesproken verdeelsleutels.

17.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, dat uiteraard voortreffelijk werd voorbereid door de diensten van de Holding zelf. Ik meen dat er een derde criterium moet komen. Uw antwoord was lang en ik kan uw redenering in zekere mate volgen, maar dan vooral omdat ik weet hoe zoiets werkt.

De Holding komt met een aantal objectieve criteria aanzetten, maar bij de uiteindelijke beslissing, als er effectief middelen moeten worden toegekend, zal er een derde criterium boven tafel komen. Dit criterium mag nu misschien niet gekend zijn, maar iedereen weet dat het zal gaan om politieke opportuniteit en synergieën.

Ik zal u een voorbeeld aanhalen uit mijn eigen stad, Hasselt. Er bestaat een oud masterplan en sinds 2011 is er ook een nieuw masterplan. Het nieuw plan werd niet meer opgesteld door Euro Immo Star, maar de heer Haek heeft er net voor de verkiezingen wel een grote show rond opgevoerd, die zowat 300 000 euro heeft gekost.

Uiteindelijk komt het er altijd op neer dat niet de kwaliteit van het project noch de mate waarin de reiziger een kwaliteitsverbetering van zijn station nodig heeft, bepaalt in welke mate er prioriteiten worden toegekend. Het gaat immers om het derde criterium dat best niet publiek wordt genoemd.

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

18 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de besparingen bij de NMBS-Groep in 2013" (nr. 16252)

18 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les économies prévues au sein du Groupe SNCB en 2013" (n° 16252)

18.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, in het kader van de begrotingsbesprekingen werden op 1 december 2011 voor het jaar 2013 90 miljoen euro besparingen aan de NMBS-Groep opgelegd.

De kostenbesparingen als gevolg van de herstructurering werden op 20 miljoen euro geraamd. Bovendien werden nog 70 miljoen euro extra inspanningen gevraagd op het niveau van de NMBS-Groep.

Tijdens het begrotingsconclaaf voor 2013 werd beslist dat de NMBS-Groep in 2013 nog eens 15 miljoen euro extra moest besparen. Aan Infrabel wordt gevraagd het energiecontract met Electrabel te heronderhandelen, wat alleen al 10 miljoen euro zou moeten opleveren.

In totaal hebben wij het voor 2013 dus over 140 miljoen euro, zijnde 20 miljoen euro als gevolg van de herstructurering, 10 miljoen euro ten gevolge van de heronderhandeling met Electrabel en 110 miljoen euro extra inspanningen waarvan eerder al sprake.

Aanvankelijk zouden de bedoelde besparingen volledig ten laste van de exploitatietoelage komen. Ik verwijs in dat verband naar de eerste versie van de verantwoording van 17 december 2012, die tijdens de voorbereiding van de begroting door de FOD Mobiliteit werd ingediend.

Uw voorganger Magnette had weliswaar twee maanden voordien, met name op 18 oktober 2012, al een voorstel aan de gedelegeerd bestuurders gedaan, om de 90 miljoen euro besparingen gelijk over de investeringen en de exploitatietoelage te verdelen.

Uiteindelijk lezen wij in het voorstel van investeringsplan van de NMBS-Groep dat het totale bedrag van 140 miljoen euro als volgt moet worden verdeeld: 125 miljoen euro ten laste van de investeringstoelage en

15 miljoen euro ten laste van de exploitatietoelage. Er wordt dus slechts 15 miljoen euro op de exploitatie bespaard, terwijl de verwachte kostenbesparingen als gevolg van, enerzijds, de herstructurering en, anderzijds, de heronderhandeling van het energiecontract samen al op 30 miljoen euro worden geraamd.

In feite ontspaart men dus voor een bedrag van 15 miljoen euro op de exploitatie en gebruikt men, met instemming van de regering, een besparingsronde om budgetten over te hevelen van de investerings- naar de exploitatietoelage.

Mijnheer de minister, waarom werd afgestapt van de verdeling die door uw voorganger, minister Magnette, was voorgesteld?

Wat is de achterliggende reden om budgetten van de investeringen naar de exploitatie over te hevelen?

Waarom werd een en ander niet op een meer doorzichtige manier gedaan in plaats van in het kader van een besparingsoperatie? Een bedrag van 15 miljoen euro in het kader van besparingen bij geven, men moet het immers maar doen.

Voor het jaar 2014 werd in december 2011 een bedrag van 150 miljoen euro besparingen opgelegd. Hoe werden de besparingen in kwestie over investeringen en exploitatietoelage verdeeld? In het voorstel-Magnette ging het om 65 miljoen euro voor de investeringen en 85 miljoen euro voor de exploitatietoelage? Is dat effectief het geval?

Wordt de daling op de investeringstoelage de komende jaren door hogere toelagen gecompenseerd?

Ten slotte, gedelegeerd bestuurder van de Holding Jannie Haek liet in de raad van bestuur van februari 2011 al optekenen dat de huidige structuur 100 miljoen euro te veel kost. Toch verwacht met als gevolg van de herstructurering slechts een besparing van 20 miljoen in 2013 en 50 miljoen in 2014 te verwezenlijken. Na 2014 volgt er helemaal niets meer. Moeten wij daaruit concluderen dat de nieuwe structuur op termijn niet performanter zal zijn dan de oude structuur of moeten wij dat zien als alweer een soort van nieuw toegezegde exploitatietoelage?

Wat is de stand van zaken in verband met de heronderhandeling van het energiecontract?

18.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het actueel compromis werd in de regering onderhandeld na grondig overleg met de NMBS-Groep, zonder dat de besparingsacties op de exploitatiekosten worden afgeremd. In het kader van de hervorming van de structuur van de Groep is echter bepaald om besparingen te doen zonder verdere stijging van de schuld. Hoe dan ook moeten er inderdaad besparingen worden verwezenlijkt, wat een van de taken is van de nieuwe CEO's.

In 2014 voorzien wij in een vermindering van 100 miljoen euro op de investeringstoelage en van 50 miljoen euro op de exploitatietoelage. De verdeling zal moeten worden afgetoetst na mogelijke wijzigingen betreffende de grootte van de dotaties van de Groep dit jaar.

Voor de daling van de investeringstoelage in 2013 en 2014 bestaat er geen compensatiemechanisme via een ander type van toelage. Het zal de verantwoordelijkheid zijn van de nieuwe CEO's en directiecomités, samen met hun raden van bestuur, om operationele en financiële plannen op te stellen die de structuurkosten optimaliseren met als doel het financieel evenwicht te verzekeren, zonder dat zij raken aan de dienstverlening aan de klant.

De regering heeft Infrabel uitgenodigd om het leveringscontract inzake elektrische energie opnieuw te onderhandelen met Electrabel. In het kader van het budgettair conclaaf heb ik Infrabel gevraagd om mij op de hoogte te houden van die onderhandelingen. Ik zal de regering hieromtrent informeren, net als het Parlement.

18.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor het antwoord en voor de toezegging dat de besparingen effectief zullen moeten worden uitgevoerd. Ik wens u dan ook veel succes met de opvolging van dat verhaal.

U zult het mij dan ook niet kwalijk nemen dat ik u op de hielen zal blijven zitten om u daarover op mijn beurt als verantwoordelijk parlementariër in het kader van mijn controleopdracht te blijven ondervragen. Vergeet

immers niet dat we zopas al een discussie hebben gehad over de financiering van de Desiro's. Daar schuift men van het ene potje naar het andere om zo eigenlijk te voorkomen dat een en ander stilvalt.

Ik wil u ook herinneren aan de woorden van uw voorganger. Ga dus maar goed na wat net gezegd is. Hij heeft steeds gezegd dat de besparingen hoofdzakelijk op het vlak van de investeringen zouden gebeuren en dat zulks geen invloed zou hebben op het totale investeringspakket voor de toekomst. Misschien heeft hij dus hier of daar wel iets beloofd. Let dus op als men u daarop aanspreekt.

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

Le **président**: Au point 32, la question n° 16270 de Mme Musin est reportée.
Le point 33 a déjà été traité.

19 Question de M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise en oeuvre de l'accord de gouvernement relatif à la limitation des rémunérations des patrons des entreprises publiques autonomes" (n° 16377)

19 Vraag van de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitvoering van het regeerakkoord inzake de beperking van de bezoldigingen van de topmannen van autonome overheidsbedrijven" (nr. 16377)

19.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, l'accord de gouvernement prévoit, outre l'interdiction de recourir à des sociétés de management et autres structures assimilées pour éluder l'impôt dans le chef des patrons des entreprises publiques, la diminution des rémunérations des patrons des entreprises publiques. Sont essentiellement concernés le Groupe SNCB, bpost, Belgacom, Belgocontrol et la Loterie Nationale.

À ce jour, aucune avancée n'a eu lieu en matière de limitation de ces rémunérations. Votre prédécesseur n'a pas été en capacité de faire aboutir ce dossier au sein de la majorité.

Monsieur le ministre, quels sont les points de blocage dans ce dossier?
Quelle méthode proposez-vous pour aboutir?
De quel calendrier pouvez-vous éventuellement nous faire part?

19.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Cher collègue, comme vous l'avez évoqué, l'accord de gouvernement nous impose de garantir, dans les entreprises publiques, un écart raisonnable entre les salaires les plus élevés et les plus bas, tout en évitant que la position concurrentielle des entreprises ne s'en trouve affectée.

C'est précisément cet équilibre délicat que les propositions de mon prédécesseur visaient à atteindre et qui est l'objet principal des discussions, même si, au-delà du salaire, d'autres éléments méritent aussi d'être débattus pour avancer.

Je compte entamer des réunions bilatérales avec les partenaires après le conclave budgétaire, afin de tenter de reprendre ce dossier et d'étudier ce qui cause pour eux ce blocage: le montant évoqué ou d'autres éléments?

Après cette concertation, je reviendrai au Parlement, dans un délai que je ne puis fixer à ce stade mais ce sera après le conclave budgétaire.

Ce dossier est délicat de par les éléments en présence: il faut tenir compte de cet écart et de la position concurrentielle des entreprises.

Telle est donc la méthodologie que je compte utiliser. Espérons que le conclave se termine ce mois; dès le mois prochain, je prendrai alors mon bâton de pèlerin pour rechercher un compromis dans ce dossier sensible.

19.03 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je prends bonne note que, dès la fin du conclave budgétaire, vous allez prendre votre bâton de pèlerin. Il est clair que

toute une série de points méritent discussion dans ce dossier.

Je ne peux que vous encourager à suivre les modifications dans l'air du temps, venues de Suisse et d'Europe, dans la manière dont on envisage ces dossiers des rémunérations. J'espère que nous pourrons, en Belgique, embrayer sur cette évolution des mentalités.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Monsieur le ministre, il nous reste cinq minutes puisque vous devez nous quitter à 17 h 45.

Avec l'accord de M. Thiéry, nos questions jointes n^{os} 16378 et 15559 sont reportées.

Il en va de même pour les questions n° 16383 de M. Ducarme et n° 16402 de M. Brotcorne.

20 Samengevoegde vragen van

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de illegale forfaitaire vergoedingen die de ombudsmannen bij de NMBS-Groep ontvingen" (nr. 16418)

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de onrechtmatige vergoedingen toegekend door de NMBS-Holding aan de ombudsmannen" (nr. 16536)

20 Questions jointes de

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les indemnités forfaitaires illégales perçues par les médiateurs auprès du Groupe SNCB" (n° 16418)

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les indemnités illégales accordées par la SNCB-Holding aux médiateurs" (n° 16536)

20.01 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, in sommige dossiers speelt men de bal blijkbaar graag aan elkaar door. Hier betreft het uzelf en de staatssecretaris voor Mobiliteit over de illegale forfaitaire vergoedingen aan de ombudsmannen bij de NMBS. Dat is niet alleen mijn mening, maar ook die van de Inspectie van Financiën. Ik verontschuldig mij bij de heer Vandeput indien sommige citaten uit mijn vraag van 6 maart zouden overlappen met zijn vraag van 11 maart.

Duidelijk is dat er volgens de NMBS een voldoende wettelijke basis aanwezig is om over te gaan tot de uitbetaling van forfaitaire vergoedingen aan de ombudsmannen die bij de NMBS werken. Daarvoor baseert men zich onder meer op de wet van 1991 en diverse opeenvolgende koninklijke besluiten en reglementaire teksten. Ik hoop dat u mij van de lezing daarvan wilt ontslaan.

De Inspectie van Financiën heeft zich in haar advies van 14 november 2011 op vraag van toenmalig staatssecretaris Etienne Schouppe uitgesproken over de forfaitaire onkostenvergoeding van 6 197,50 euro per semester, die zowel Jean-Marc Monfils, ombudsman bij de NMBS-Groep voor de Franse taalrol, als Guido Heirman, ombudsman bij de NMBS-Groep voor de Nederlandse taalrol – ik laat in het midden welke politieke kleur betrokkenen hebben, maar duidelijk is dat zij goed in de markt liggen bij uw partij, mijnheer Labille – boven op hun basissalaris ontvingen.

Het advies stelde dat deze vergoeding niet voldeed aan het koninklijk besluit van 9 oktober 1992. Ik citeer de Inspectie van Financiën: "De onafhankelijkheid strookt geenszins met de betaling door de NMBS-Holding van complementaire bedragen ten gunste van de ombudsmannen." Plichtsbewust als hij was en is, bezorgde staatssecretaris Schouppe dit advies aan de CEO van de NMBS-Holding, Jannie Haek, en de voorzitter van de NMBS-Holding, Jean-Claude Fontinoy, met de vraag om een nieuwe overeenkomst met beide ombudsmannen op te maken, waarbij de illegale forfaitaire onkostenvergoeding werd stopgezet en de onrecht ontvangen bedragen zouden worden teruggevorderd. Tot op heden zou dit nog steeds niet gebeurd zijn.

Mijnheer de minister, in de commissie voor de Infrastructuur van 29 januari 2013 hebt u het volgende geantwoord: "Ik vestig uw aandacht erop dat de ombudsdienst rechtstreeks van de staatssecretaris voor Mobiliteit afhangt en dus niet binnen mijn bevoegdheden valt." Blijkbaar zijn wij dus bij de verkeerde minister

gaan aankloppen, wij moesten bij de staatssecretaris voor Mobiliteit zijn en daar zouden wij een antwoord krijgen op alle vragen.

Onze ontgoocheling was dan ook zeer groot toen in de commissie voor de Infrastructuur van 5 maart 2013 uw collega, staatssecretaris voor Mobiliteit Melchior Wathelet, het volgende stelde: "Sinds 1 december 2012 zijn de twee ombudsmannen volledig en rechtstreeks ten laste van de FOD Mobiliteit. Zij worden, zoals bepaald in artikel 7 van het koninklijk besluit van 24 oktober 2012, bezoldigd in de weddeschaal die is vastgelegd in artikel 7 van het koninklijk besluit van 9 oktober 1992. Er worden hen geen bijkomende vergoedingen uitbetaald. Wat de terugvordering van de door NMBS-Holding uitbetaalde bedragen betreft, verwijs ik u naar de voogdijminister voor de NMBS."

Mijnheer de minister, dat is absurd. Wanneer wij u vragen hoe het staat met de door de NMBS uitbetaalde bedragen, zegt u dat wij bij uw collega, de staatssecretaris voor Mobiliteit, moeten zijn. En wanneer wij uw collega voor Mobiliteit daarop aanspreken, zegt hij dat wij bij de voogdijminister van de NMBS moeten zijn. Dat is niet ernstig. Dat is met de voeten van het Parlement rammelen. Dat is een antwoord het Parlement onwaardig, gelet op de bedragen die hier genoemd worden en gelet op het feit dat het hier gaat om een problematiek die u aanbelangt.

Zowel in de commissievergadering van 29 januari 2013 als in de motie die ik ter zake in het Parlement heb laten behandelen in de plenaire vergadering van 7 februari, heb ik geprotesteerd tegen dat antwoord, tegen het feit dat u het Parlement niet ernstig neemt.

Mijnheer de minister, ik herhaal nogmaals mijn vragen en ik hoop deze keer wel een antwoord te krijgen. Ik zie dat er deze keer een uitvoerig antwoord op uw bank ligt.

Op basis van welke gedetailleerde wettelijke bepalingen werd aan de ombudsmannen een forfaitaire onkostenvergoeding uitbetaald?

Over welke bedragen gaat het in totaal per ombudsman?

Waarom werd na ontvangst van het advies van de Inspectie van Financiën door de NMBS-Holding geen nieuwe overeenkomst met beide ombudsmannen opgemaakt waarbij de illegale forfaitaire onkostenvergoeding werd stopgezet?

Waarom werden de onterecht ontvangen bedragen door de NMBS-Holding niet teruggevorderd?

Ten slotte, u zegt dat zolang zij onder de NMBS ressorteerden, er geen vuiltje aan de lucht was. Mocht dat zo zijn, dan zou de Inspectie van Financiën er geen enkel probleem mee hebben gehad dat zij een gelijkaardige forfaitaire onkostenvergoeding zouden ontvangen in de toekomst, wat tot op heden niet meer het geval is en ook een logische zaak lijkt.

20.02 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega Veys heeft een en ander al in zijn bewoordingen aangehaald. In elk geval, op 29 januari hebben wij u ondervraagd over de onrechtmatige vergoedingen die jarenlang werden toegekend aan de twee ombudsmannen. Hoewel die vergoedingen dateren van voor 1 december 2012, dus toen de ombudsmannen nog effectief deel uitmaakten van de NMBS-Holding, hebt u mij toen doorverwezen naar uw collega Wathelet, staatssecretaris voor Mobiliteit. Op 5 maart jongstleden verwijst hij ons op zijn beurt terug door naar u voor de vragen inzake de terugvordering van de door de NMBS-Holding uitbetaalde bedragen.

De feiten zijn ondertussen maar al te goed bekend. Het gaat in totaal over 114 034 euro. Artikel 6 van het koninklijk besluit van 9 oktober 1992 betreffende de dienst "ombudsman" in sommige autonome overheidsbedrijven bepaalt de hoogte van de jaarlijkse toelagen. De bedragen die uitgekeerd werden door de NMBS-Holding liggen een stuk hoger dan de in het koninklijk besluit bepaalde toelagen.

Mijnheer de minister, daarover heb ik eigenlijk maar één vraag aan u.

Heeft de NMBS-Holding al stappen gezet om de onterechte vergoedingen terug te vorderen van de ombudsmannen? Indien de NMBS-Holding dat niet gedaan heeft, waarom niet?

20.03 Minister Jean-Pascal Labille: Mijnheer de voorzitter, het principe om de ombudsmannen wat de

logistieke ondersteuning en de verloning betreft, te laten afhangen van de NMBS-Groep en de NMBS-Holding, is volgens mij niet conform de principes van goed bestuur. Het lijkt mij voor het openbaar beleid gezonder dat de bemiddeling inzake spoorwegaangelegenheden geldt voor het geheel van de operatoren en rechtstreeks afhangt van de minister die bevoegd is voor Mobiliteit. Dat is de gang van zaken sinds de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen.

Daarom houd ik eraan in herinnering te brengen dat de ombudsmannen afhangen van de staatssecretaris voor Mobiliteit en dat de beslissing werd genomen door de vorige regering. Het is dus niet de minister van Overheidsbedrijven, maar wel de minister bevoegd voor Mobiliteit die rechtstreeks met de Holding heeft onderhandeld over het vraagstuk van de financiering van de ombudsdienst en over de overdracht van ambtenaren naar de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Het komt dus aan hem toe om vragen over de ombudsdienst te beantwoorden.

Met betrekking tot de overdracht van bevoegdheden van de Holding naar de FOD Mobiliteit en Vervoer schijnt het dat er bepaalde aanpassingen dienden te worden gedaan betreffende het statuut van deze ombudsmannen. Ik citeer mijn collega voor Mobiliteit: "Rekening houdend met het advies van 14 november 2011 van de Inspectie van Financiën, op vraag van de vorige staatssecretaris voor Mobiliteit, nam de Staat de bijkomende vergoeding van de ombudsmannen niet op in de overeenkomst." Het advies spreekt zich niet uit over de eventuele onregelmatigheid van de vergoeding, maar zegt dat de terugbetaling door de Staat aan de NMBS-Holding geen wettelijke basis heeft. De FOD Mobiliteit en Vervoer betaalt de NMBS-Holding nooit voor de extra vergoeding en kan dus ook geen terugvordering eisen.

Hoewel de toenmalige minister van Overheidsbedrijven, voor zover ik weet, geen deelgenoot werd gemaakt van deze gesprekken, heb ik, in het kader van mijn algemene toezichtsoverdracht, verlangd om de NMBS-Holding te ondervragen. De Groep heeft me de volgende informatie bezorgd.

De situatie en de opdracht van de ombudsmannen is geregeld op basis van de wet van 1991 en diverse opeenvolgende koninklijke besluiten en reglementaire teksten, met name de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven, de wet van 28 april 2010 houdende diverse bepalingen, het koninklijk besluit van 9 oktober 1992 betreffende de dienst "ombudsman" in sommige overheidsbedrijven, gewijzigd bij koninklijk besluit van 20 december 2007, het koninklijk besluit van 30 december 1993 tot vaststelling van het administratief en geldelijk statuut van de leden van de dienst "ombudsman" bij sommige overheidsbedrijven, het koninklijk besluit van 23 februari 2011 tot vaststelling van de nadere regels voor de werking van de Ombudsdienst voor treinreizigers, het koninklijk besluit van 24 oktober 2012 betreffende de Ombudsdienst voor treinreizigers waarin het administratief en geldelijk statuut van de ombudsmannen wordt vastgesteld met inwerkingtreding op 1 december 2012 en de bijzondere overeenkomst van 1993 houdende vaststelling van sommige regels van het algemeen statuut van het lid van de dienst "ombudsman" bij de NMBS, gesloten met de respectievelijke ombudsmannen, overeenkomstig de instructie van de toenmalige voogdijminister.

Volgens de interpretatie van de wettelijke en reglementaire teksten van de NMBS-Groep hadden de ombudsmannen van 1993 tot en met 2012 recht op de verloning en de voordelen inzake het sociaal statuut, verkeersvoordelen en vergoedingen eigen aan een equivalente functie bij de NMBS.

Bij de spoorwegen kregen de ombudsmannen een globaal verloningspakket, met inbegrip van de specifieke toelagen, eigen aan het spoorwegpersoneel.

De inspecteur-generaal van Financiën stelt terecht vast dat de FOD in het licht van deze nieuwe situatie, die op 1 december 2012 in voege trad, geen voldoende wettelijke basis heeft die hem in staat stelt om de NMBS-Holding terug te betalen indien deze nog zou instaan voor de kosten van spoorwegsamenwerking toelagen ten behoeve van de ombudsmannen. Dit advies werd uiteraard opgevolgd.

Ik ben dus van mening dat de overdracht van de ombudsmannen naar de FOD Mobiliteit en Vervoer een goede zaak is, omdat ze toelaat de rollen te verduidelijken en de twijfels weg te nemen over de onafhankelijkheid van deze diensten ten aanzien van de NMBS-Groep.

20.04 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, al betreur ik het dat u alsnog opnieuw probeert te zeggen dat de staatssecretaris voor Mobiliteit de verantwoordelijkheid draagt en bijgevolg moet antwoorden.

Mijnheer de minister, elke euro die sinds 1993 tot 1 december 2012 aan de ombudsmannen bij de NMBS werd uitbetaald, werd uitbetaald onder de verantwoordelijkheid van de voogdijminister voor Overheidsbedrijven, zijnde de minister die ook bevoegd is voor de NMBS. U betwist dat, maar u hebt de verantwoordelijkheid om erop toe te zien dat elke euro die door de NMBS wordt uitgekeerd conform de afspraken en de wettelijke reglementeringen gebeurt. U maakt er zich iets te gemakkelijk van af door dat naar uw collega bevoegd voor Mobiliteit door te schuiven.

Daarnaast had u de informatie die u vandaag gaf, gerust ook meer dan een maand geleden, op 29 januari, kunnen geven. Het standpunt van de NMBS dat u naar voren hebt gebracht, is in feite gewoon letterlijk de lezing van een persmededeling van de NMBS-Holding van 18 januari 2013. Veel nieuws hebt u dus niet gezegd. Omdat ik al kennis had van die persmededeling, heb ik u een specifieke vraag gesteld, namelijk op basis van welke gedetailleerde wettelijke bepalingen aan de ombudsmannen een forfaitaire onkostenvergoeding uitbetaald werd.

Mijnheer de minister, ik heb de moeite gedaan om die teksten op te zoeken. In geen enkele van die teksten staat dat ook de ombudsmannen in aanmerking komen voor een forfaitaire onkostenvergoeding. U kunt die dus niet citeren. Vandaar hebt u ook niet geantwoord. U blijft vaag.

Ik blijf bij mijn standpunt dat er geen enkele wettelijke basis was, noch vóór 1 december 2012, noch nadien. Dat is ook het standpunt van de Inspectie van Financiën. Het is een beetje te gemakkelijk om u ervan af te maken met de mededeling dat dat pas sinds 1 december 2012 het geval is, sinds zij onder de FOD Mobiliteit ressorteren. Die wettelijke basis was evenmin aanwezig vóór 1 december 2012, toen zij een onkostenvergoeding van de NMBS ontvingen.

20.05 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik heb naar uw antwoord geluisterd en het komt neer op een beetje ontwijken. Ongeacht wat volgens de Holding billijk was om aan de ombudsmannen als vergoeding te geven, geldt de regeling van het koninklijk besluit van 9 oktober 1992 inzake de vergoeding voor die functie. De ombudsmannen hebben te veel gekregen en moeten dus een deel teruggeven. Of die vergoedingen dateren van voor of na 2012, maakt eigenlijk niets uit. U bent nu voogdijminister, ook van de NMBS-Holding.

De NMBS-Holding heeft onterechte vergoedingen betaald. Als de Holding het met die zienswijze niet eens is, dan moet ze maar in beroep gaan bij de inspecteur van Financiën. Dat is een andere optie: de discussie met Financiën aangaan. Een andere ernstige keuze bestaat er volgens mij niet.

Ik heb vooral goed opgelet bij de eerste zin van uw antwoord, waarin u zegt dat het getuigt van bestuurlijk fatsoen om hen weg te halen bij de Holding. Daarover is iedereen het wel eens. Het feit dat de Holding voordien zelf zomaar bepaalde wat mensen binnen de schoot van de Holding als toegift of geldelijke vergoeding mochten krijgen, is geen teken van goed beleid. Het enig teken van goed beleid zou zijn dat het deel dat de ombudsmannen te veel gekregen hebben, teruggevorderd zou worden.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

Le **président**: Ceci conclut nos échanges de ce jour.

Bon courage à tous, surtout si vous empruntez les transports en commun pour rentrer!

La réunion publique de commission est levée à 17.56 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.56 uur.