

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

du

MARDI 14 FÉVRIER 2012

Après-midi

---

COMMISSIE VOOR DE  
INFRASTRUCTUUR, HET  
VERKEER EN DE  
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 14 FEBRUARI 2012

Namiddag

---

De vergadering wordt geopend om 14.17 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.  
La séance est ouverte à 14.17 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, mag ik u vragen strikt de in het Reglement bepaalde spreektijd van vijf minuten te respecteren?

Vorige week hebben we immers een lange vergadering met vele goede vragen en antwoorden gehad. Niettemin zou ik u in mijn hoedanigheid van voorzitter willen vragen de vastgelegde spreektijd van vijf minuten te respecteren.

Het is niet altijd door lang te praten dat de boodschap beter overkomt.

**01** **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Steven Vandeput** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de MOBIB-kaart voor occasionele treinreizigers" (nr. 8738)

- de heer **Tanguy Veys** aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de MOBIB-kaart voor occasionele treinreizigers" (nr. 9476)

**01** **Questions jointes de**

- M. **Steven Vandeput** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la carte MOBIB pour les usagers occasionnels des chemins de fer" (n° 8738)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la carte MOBIB pour les usagers occasionnels des chemins de fer" (n° 9476)

**01.01** **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zal mijn best doen. De vragen die ik voor vandaag heb opgesteld, zijn betrekkelijk kort. Het zal echter van de ernst van het antwoord afhangen.

Mijnheer de minister, naar aanleiding van de problematiek van de agressie tegen treinbegeleiders heeft de heer Digneffe van ACOD Spoor opgemerkt dat het toenemende geweld tegenover treinbegeleiders een gevolg zou zijn van het feit dat de begeleiders steeds meer geld op zak hebben.

In antwoord op de bemerking van de heer Digneffe heeft de NMBS in onder andere *Het Nieuwsblad* laten optekenen dat het invoeren van het nieuwe MOBIB-systeem, eind 2012 versneld zou gebeuren. Aanvankelijk was het plan om het systeem vanaf midden 2012 in te voeren voor abonneementhouders. Ik heb trouwens vroeger al vragen over het onderwerp gesteld. Midden 2013 zouden alle abonnees overgeschakeld zijn, waarna het systeem zou worden geëvalueerd. Pas daarna zou het voor de occasionele treinreizigers van kracht worden.

De berichten van de NMBS zijn niet altijd eenduidig in de media. Daarom heb ik een aantal vragen.

Ten eerste, begrijp ik goed dat het MOBIB-systeem voor occasionele treinreizigers effectief vanaf eind 2012 zal worden ingevoerd?

Mijn tweede vraag is misschien nog belangrijker dan de eerste. Wat zijn of waren de resultaten van het proefproject waarbij het gebruik van de chipkaart als vervoerbewijs op de trein werd getest?

**01.02 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het thema van mijn vraag is hetzelfde, maar specifiek gericht op de occasionele reizigers. Ik vermoed evenwel dat een deel van het antwoord ook zal slaan op de abonneementhouders.

De essentie van mijn vraag is te vernemen op welke wijze alles concreet ingevoerd zal worden.

Daarnaast verwijst ik naar Nederlandse systeem van de OV-chipkaart voor openbaar vervoer. Zullen een aantal systemen gelijklopend worden gemaakt of zullen ze toch van mekaar verschillen?

Mijnheer de minister, op welke wijze zal de NMBS de MOBIB-kaart invoeren? Wat is planning ter zake?

In welke mate wordt een zelfde gebruik gepland, naar het voorbeeld van de Nederlandse OV-chipkaart?

In welke mate zullen meerdere personen op die NMBS-MOBIB-kaart kunnen reizen? Die vraag stel ik niet om misbruik aan te moedigen, maar ik denk aan bepaalde formules, zoals in het verleden de Go Pass en andere, waarbij het mogelijk was om met meerderen met één kaart te reizen.

Zal het ook mogelijk zijn om te reizen met een anonieme MOBIB-kaart? Zal die MOBIB-kaart op naam staan, of zal het mogelijk zijn dat ook andere personen er gebruik van maken? In een firma zou zo'n kaart bijvoorbeeld doorgegeven kunnen worden voor dienstreizen die volgens een klassiek patroon verlopen. Ook binnen een gezin of met familie kunnen er afspraken worden gemaakt over een gemeenschappelijk gebruik. In hoeverre is dat mogelijk?

Hoe zal de MOBIB-kaart worden gehanteerd voor reizigers die hun ticket in het buitenland kopen en voor grensoverschrijdende trajecten, bijvoorbeeld naar Nederland?

Zal er ook gewerkt worden met toegangspoorten aan de perrons of in de stations? Een van de argumenten ter promotie van het gebruik van de MOBIB-kaart is precies het probleem van agressie, in die zin dat als steeds meer mensen op voorhand via een MOBIB-kaart reizen, de agressie zou dalen. Zullen er dan zones ontstaan die enkel met een MOBIB-kaart toegankelijk zijn, zoals bijvoorbeeld reeds het geval is in de metro? Zo ja, op welke wijze?

Wordt met dat systeem reeds rekening gehouden bij de huidige renovatiewerken? Ik verneem namelijk dat veel stations momenteel zeer open zijn, wat een bewust beleid is, maar dat zorgt er ook voor dat zich in die stations veel mensen bevinden die daar niet moeten zijn. Zo nee, waarom niet?

In welke mate zal de reiziger met zo'n NMBS-MOBIB-kaart zich moeten inchecken en nadien ook uitchecken? Ik vermoed dat men met de MOBIB-kaart ook reizigersstromen wenst te controleren en in kaart te brengen. In Nederland wordt van de persoon die zich niet uitcheckt met zijn OV-chipkaart, een bepaald bedrag afgehouden.

Ten slotte, de MOBIB-kaart geldt zowel voor De Lijn, de NMBS als voor de MIVB. Wat de plannen ook mogen zijn, ik dring erop aan dat alle problemen en klachten in handen worden gegeven van een callcenter dat alle gegevens zou kunnen centraliseren. Veel van de problemen die men nu kent bij de OV-chipkaart hebben immers te maken met het feit dat men door de diverse partners die daarbij betrokken zijn, van het kastje naar de muur wordt gestuurd.

**01.03 Minister Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, collega's, de huidige planning voorziet in de invoering van de NMBS-chipkaart voor de abonneementen vanaf juni 2012. Die planning is echter onderworpen aan factoren buiten de NMBS om, namelijk haar leveranciers, alsook haar partners zoals de MIVB, omdat de chipkaart een interoperabel medium moet zijn. Nadien zal de migratie van de NMBS-abonneementen naar de chipkaart verlopen volgens het gewone ritme van vernieuwing van de abonneementen. Die migratie zal dus minstens een jaar duren.

De invoering van de MOBIB-kaart voor reizigers zonder abonnement, dus de occasionele reizigers, is momenteel gepland in de loop van 2013. De uitgevoerde testen op de haalbaarheid van de controle van de abonnementen in de trein op een MOBIB-kaart waren doorslaggevend en lagen ten grondslag aan de beslissing om de abonnementsgegevens naar de MOBIB-kaart te migreren. De NMBS-chipkaart zal niet gebruikt worden zoals bij de NS en geen check-in of check-out van de klant registreren. Het commerciële concept van de NMBS bestaat erin een virtueel vervoerbewijs op de chipkaart te zetten, niet de klant een som aan te rekenen volgens een check-in en check-out.

De eerste fase van het NMBS-project heeft betrekking op de NMBS-abonnementen die op een nominatieve en dus gepersonaliseerde chipkaart worden geregistreerd. Alleen de houder van die kaart kan ze gebruiken. De vraag naar een anonieme MOBIB-kaart is niet aan de orde in de eerste fase van het NMBS-project, dat alleen betrekking heeft op de abonnementen. Voor het vervolg van het project is de NMBS niet van plan anonieme chipkaarten te gebruiken, omdat ze in tegenstelling tot de gewestelijke vervoermaatschappijen de anonimiteit van de klanten die dat wensen, kan blijven waarborgen door hun papieren vervoerbewijzen aan te bieden. Voor grensoverschrijdende vervoerbewijzen, biljetten en abonnementen dus, die door begeleiders van de buurnetten kunnen worden gecontroleerd, zal er indien nodig een papieren deel van het vervoerbewijs worden gehandhaafd.

In het werken met toegangspoorten is momenteel niet voorzien in de scope van het project. De inrichting van beveiligde ruimtes op basis van een automatische in- en uitgangscntrole maakte van in het begin geen deel uit van de doelstellingen van het project en dus ook niet van zijn scope.

**01.04 Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, het was een verhelderend antwoord. U bent wel nogal bondig geweest toen het ging over de resultaten van het proefproject. Hetgeen meegedeeld wordt door de NMBS-Groep stemt vaak niet helemaal overeen met de realiteit. Ik begrijp uit uw antwoord dat de MOBIB-kaart voor occasionele gebruikers in de loop van 2013 in dienst zal gaan, als occasionele vervoerskaart.

Wij zullen misschien binnenkort wel horen dat de vooropgestelde termijn achteruit zal schuiven. De verschillen met De Lijn, die klaarblijkelijk ook blijven bestaan, geven mij niet het vertrouwen dat het project zo vlot zal lopen als in de media wordt aangekondigd, terwijl het toch wel een vooruitgang zou kunnen zijn, enerzijds, op het vlak van milieu en, anderzijds, zeker op het vlak van gebruiksvriendelijkheid en gemak voor de treinbegeleiders.

**01.05 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, ik bedank u voor het antwoord. Ik hoop dat de planning zoals u ze vandaag schetste, zal kunnen nagekomen worden, alhoewel ik ter zake toch enige voorzichtigheid aan de dag zou willen leggen.

Ik wil nogmaals mijn pleidooi herhalen om het beheer, de contacten en de problemen in handen van één regie te geven, ongeacht of het nu over NMBS, De Lijn of de MIVB gaat. Men zou ook eens moeten gaan kijken in Nederland, om te bekijken wat de problemen zijn waarmee men bij de OV-chipkaart nu nog steeds geconfronteerd wordt.

Ik betreur ook een beetje dat men blijkbaar toch geen interesse heeft om de reizigersstromen te registreren, dus door inchecken en uitchecken. Een dergelijke maatregel is nochtans niet bedoeld om het de reiziger nog moeilijker te maken.

Dan is er nog de problematiek van agressie, vandalisme in de stations. Wij hebben daarvan de cijfers gezien. Vroeger moest men een perronkaartje kopen, nu loopt iedereen daar rond. Dat is een bewuste politiek, maar ik weet niet of die vruchten afwerpt, als men ziet naar het vandalisme in de stations, de graffiti, de berovingen van reizigers en dergelijke meer. Werken met een soort van zone die alleen toegankelijk is met de NMBS-MOBIB-kaart zou zeker de veiligheid ten goede komen. Daarom wens ik dat pleidooi te herhalen.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 8832 van mevrouw Lalieux schuift op want zij heeft de commissie verwittigd dat zij later komt.

**02** Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Movaresstudie over de spoorverbinding Antwerpen-Neerpelt-Weert" (nr. 8884)

**02** Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'étude du bureau Movares relative à la liaison ferroviaire Anvers-Neerpelt-Weert" (n° 8884)

**02.01** Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, op 20 december 2011 ondervroeg ik u over de reactie van de NMBS op de resultaten van de studie van het Nederlandse Movares naar het potentieel van een grensoverschrijdende spoorverbinding Antwerpen-Neerpelt-Weert. U hebt toen geantwoord dat NMBS noch Infrabel op de hoogte waren van deze studie. U zou hen vragen om deze studie te bekijken.

Hebben NMBS en Infrabel intussen kennis genomen van de Movaresstudie? Zo niet, dan kan ik u ze op eenvoudig verzoek bezorgen.

Zo ja, bevestigen zij de conclusies van de studie? Als zij de conclusies niet onderschrijven, waarom dan niet? Met welke specifieke elementen van de studie zijn NMBS en/of Infrabel het oneens?

In het noorden van Limburg vraagt men zich af of de NMBS bij haar standpunt blijft dat er onvoldoende potentieel aanwezig is voor het doortrekken van de verbinding Antwerpen-Neerpelt-Weert.

**02.02** Minister Paul Magnette: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, in december 2011 heeft de NMBS de Movaresstudie ontvangen. Hieruit blijkt echter dat het aantal te verwachten treinreizigers slechts de helft bedraagt van wat de NMBS berekende.

Dit betekent dat ook de gemiddelde bezetting van de trein zou halveren, waardoor een verlenging van de trein van Hamont tot Weert nog minder te verantwoorden is.

Ook Infrabel heeft kennis genomen van de Movaresstudie. Als infrastructuurbeheerder overweegt Infrabel om nieuwe spoorinfrastructuur aan te leggen of in gebruik te nemen indien spoorwegondernemingen te kennen geven dat zij voldoende gebruik willen maken van en een voldoende treinaanbod willen verzekeren op deze verbinding.

**02.03** Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben teleurgesteld. Ik vraag mij af wat er dan uiteindelijk nodig is voor de NMBS om te zeggen dat een lijn potentieel heeft of niet. De Movaresstudie toont aan dat er op het specifieke stuk Hamont-Weert onmiddellijk een kostendeckingspercentage zou kunnen zijn van 42 %.

Als dat niet voldoende is voor de NBMS, zou ik graag een lijst krijgen van alle verbindingen die een dekkingsgraad van lager dan 42 % scoren. Ik zal een dergelijke lijst opvragen.

Ik denk dat hier de wil ontbreekt om deze zaak ernstig te bekijken. Ook in Nederland, waar men vragende partij is voor een dergelijke verbinding om zodoende aansluiting te krijgen op het Belgische spoorwegennet, blijft men op zijn honger.

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

**03** Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het Infrabel TV-project" (nr. 8886)

**03** Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le projet Infrabel TV" (n° 8886)

**03.01** Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, Infrabel is momenteel bezig met het opzetten van Infrabel TV, een nieuw communicatiekanaal. Vermits iedereen bij de NMBS-Groep met van alles omtrent communicatie bezig is, werpt dit toch meteen een aantal vragen op.

Wat houdt dit project precies in? Wat is de doelstelling van dit project? Hoeveel wordt in dit project

geïnvesteed? Wat is de verwachte kostprijs? Voert Infrabel dit project zelf uit of wordt er gewerkt met dochters, joint ventures of private bedrijven? In dat laatste geval, op welke manier werd de keuze gemaakt? Hoe werd het project aanbesteed? Wanneer zal het project worden geëvalueerd en volgens welke criteria?

**03.02** Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Vandeput, het merendeel van het Infrabelpersoneel is niet in real time bereikbaar via de traditionele media als internet. Zowat 7 000 spoorbedienden werken immers buiten en vertoeven maar een beperkte tijd in de lokalen. Zij hebben geen toegang tot internet. De 4 000 bedienden van de seininrichtingen hebben wel toegang tot schermen, maar om evidente veiligheidsredenen zijn die bestemd voor het spoorverkeer.

Daarom heeft Infrabel een netwerk van digitale schermen opgezet in haar operationele lokalen: seinhuizen, onderhoudscentra, werkplaatsen. Het doel van die schermen is in real time kwaliteitsvolle informatie te verstrekken aan de 13 000 medewerkers van het bedrijf, en bij te dragen tot de versterking van de veiligheidscultuur.

Naast de algemene informatie verspreiden de schermen praktische raadgevingen zoals veiligheidsconsignes, exploitatiecijfers van het bedrijf en verslagen die toegespitst zijn op de twee prioriteiten van de onderneming: veiligheid en stiptheid.

Het project werd ontwikkeld door de NMBS-Holding en haar dochteronderneming. Het kost 250 000 euro per jaar, gedurende 2 jaar. De kostprijs omvat de schermen, de bekabelingen, de installatie en de ontwikkeling van de software. Het project wordt onderhouden door de NMBS-Holding. De verslagen worden gedeeltelijk intern en gedeeltelijk extern verwezenlijkt met behulp van een privéfirma die werd gekozen via offerteaanvraag. Het project wordt ingevoerd in 2011 en 2012, aan de hand van precieze criteria als de levensduur van het gebouw en het aantal medewerkers dat er verblijft.

Naast de aanzienlijke impact op de communicatie en de interactiviteit zullen er grote schaalvoordelen worden verwezenlijkt, in het bijzonder als vervanging van de affichecampagnes. Het project zal worden geëvalueerd door middel van een enquête bij het einde van de implementatie, en vervolgens op regelmatige basis.

**03.03** **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, dank u voor antwoord. Ik begrijp dat het hier om een intern communicatiemiddel gaat, omdat het personeel via internet en dergelijke niet te bereiken is. Ik begrijp ook dat de NMBS-Holding hiermee weer een extra job heeft. Ik stel mij wel de vraag of een dergelijk systeem wel effectief is. Ik begrijp dat real time informatie inzake de veiligheidscultuur, de verslagen, de stiptheid en dergelijke meer, zeer nuttig kan zijn. Ik heb daar veel begrip voor. Maar zal het personeel ook gevraagd worden voor het scherm te gaan zitten en de hele "loop" te bekijken? Een affiche is aanwezig, hier moet men ervoor gaan zitten.

Ik meen dat gewone man-tot-mancommunicatie nog altijd het meest aangewezen is, maar goed, wij zullen afwachten.

Ik zal bij het einde van het project zeker niet nalaten u te bevragen over de evaluatie ervan.

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

De **voorzitter**: Mevrouw Vanheste is weerhouden in een andere commissie. Haar vraag nr. 8979 wordt dus later gesteld.

**04** **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werknemers bij het spoor die het werk neerlegden op zondag 29 januari voor 22.00 uur" (nr. 9062)**

**04** **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travailleurs des chemins de fer qui ont cessé le travail dimanche 29 janvier avant 22 heures" (n° 9062)**

**04.01** **Steven Vandeput** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, deze vraag gaat over de staking van 30 januari die bijtijds was aangekondigd en die zou aanvangen op zondag 29 januari om 22 u 00. Het probleem is echter dat het spoorverkeer al vroeger verstoord was en dat volgens onder andere

*Het Laatste Nieuws* een aantal reizigers hun trein al voor 21 u 00 afgeschaft zagen.

Mijnheer de minister, op welke plaatsen werd het werk al voor 22 u 00 neergelegd? Hoeveel werknemers staakten er al voor 22 u 00? Wat betekent dit op het vlak van het aantal treinen dat geheel of gedeeltelijk werd afgeschaft voor 22 u 00? Degenen die voor de start van de aankondigde staking al het werk neerleggen overtreden volgens mij uiteraard het protocol. Zullen er tuchtmaatregelen genomen worden tegen de werknemers die voor 22 u 00 het werk neerlegden? Zo ja, welke? Zo nee, waarom niet?

**04.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Vandeput, geen enkel personeelslid staakte op zondag 29 januari 2012 vóór 22 u 00. Er werden 19 treinen vóór 22 u 00 afgeschaft om exploitatieredenen. Het betreft treinen die na 22 u 00 in het eindstation aankomen.

**04.03** **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw kort en verbazend antwoord. Men kondigt een staking aan. Was het een beslissing van de NMBS om de treinen op dat ogenblik niet te laten rijden? In dat geval, luidt mijn vraag anders en had ik graag vernomen in welke compensaties de NMBS voorziet voor de reizigers die moesten vaststellen dat de trein, op dewelke zij volgens de overeenkomst tot 22 u 00 kunnen plaatsnemen, klaarblijkelijk al om 21 u 00 niet meer vertrok?

**04.04** Minister **Paul Magnette**: Die beslissing werd genomen om exploitatieredenen. Als die treinen na 22 u 00 aankomen, kunnen ze niet meer vertrekken.

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

#### **05** **Samengevoegde interpellaties van**

- de heer **Peter Dedecker** tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over " het onbehoorlijk bestuur (conflict en schikking met advocatenkantoor **Claeys & Engels**) en de optredens van CEO **Didier Bellens** in de commissie Infrastructuur en in de pers" (nr. 8)

- de heer **Tanguy Veys** tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het functioneren van Belgacom-CEO **Didier Bellens**" (nr. 9)

- de heer **Stefaan Van Hecke** tot de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verklaringen van de CEO van Belgacom, de heer **Bellens**, in de commissie Infrastructuur" (nr. 10)

#### **05** **Interpellations jointes de**

- M. **Peter Dedecker** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mal-administration (conflict et arrangement avec le cabinet d'avocats **Claeys & Engels**) et les interventions du CEO **Didier Bellens** en commission de l'Infrastructure et dans la presse" (n° 8)

- M. **Tanguy Veys** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le fonctionnement de M. **Didier Bellens**, CEO de Belgacom" (n° 9)

- M. **Stefaan Van Hecke** au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations faites par le CEO de Belgacom, M. **Didier Bellens**, en commission de l'Infrastructure" (n° 10)

**05.01** **Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank u omdat u even wilde wachten. Mijnheer de minister, waarover ik het met u wil hebben, is een heel complex en ondertussen lang verhaal.

Wij hebben **Didier Bellens**, CEO van Belgacom, al twee keer in de commissie voor de Infrastructuur op bezoek gehad. Een eerste keer gebeurde dat op 9 november 2011 en een tweede keer op 31 januari 2012. Bovendien stelden de hier aanwezige leden en de leden die hier momenteel niet aanwezig zijn, u verschillende vragen over zijn bezoekjes.

Telkens kwamen verschillende zaken aan bod, waarvan sommigen met elkaar waren verweven. Ik zou graag eerst op één punt in detail ingaan, waarna ik ter afsluiting een uitgebreide analyse zou willen maken.

Er is, ten eerste, het verhaal van het advocatenkantoor **Claeys & Engels**, waarin de houding van Belgacom en van CEO **Bellens** bijzonder dubieus is.

Ik schets eerst het verhaal.

Bij zijn eerste aanstelling tot CEO zou Didier Bellens, zoals het een goede socialist betaamt, graag via een managementvennootschap worden betaald, wat hem en Belgacom een flinke slok op de RSZ-borrel en op andere belastingborrels zou schelen.

Hij vraagt ter zake advies aan Thierry Claeys via diens kantoor Claeys & Engels. Voornoemd kantoor brengt het advies uit dat een dergelijke betaalwijze mogelijk is. Het bedrijf gaat daarbij voorbij aan de wet op de overheidsbedrijven uit 1969, die een dergelijke constructie verbiedt. Zulks is een serieuze, professionele fout, als u het mij vraagt.

Belgacom, en Didier Bellens in het bijzonder, zijn er natuurlijk niet echt gelukkig mee dat door voormelde fout een pak centen aan hun neus voorbijvliegt. Zij spannen dus tegen het genoemde kantoor een procedure bij het hof van beroep aan. De procedure sleept toch wel enige tijd aan. Eerst is er de procedure in eerste aanleg, die daarna naar het hof van beroep wordt verwezen.

Indien de rechter Belgacom zou volgen, wat volgens mij heel goed mogelijk is, omdat de kans door de serieuze blunder vrij groot is, zou een schadevergoeding van om en bij de drie miljoen euro in zicht komen. Zulks is geen klein bedrag, ook niet voor een overheidsbedrijf als Belgacom.

U begrijpt ondertussen dat het kantoor Claeys & Engels ondertussen persona non grata is in de twin towers aan het Noordstation. Het bedrijf zal een hele tijd niet belanden op de lijst van voorkeursleveranciers, waarop Belgacom na een aanbesteding in het verleden systematisch een beroep doet.

Echter, een en ander verandert op het moment dat Didier Bellens na het ontslag van twee van zijn naaste medewerkers in het oog van de storm komt te staan. Het betreft met name vice-president Florence Coppenolle en haar collega Concetta Fagard.

Een interne audit door Ray Stewart en Georges, die stelt dat alles correct en met de best mogelijke uitkomst voor het bedrijf Belgacom is verlopen, stemt Didier Bellens natuurlijk niet gelukkig. Hij loopt dan ook rond met plannen om zijn voormalige secretaresse, die het tot vice-president schopte, in het bedrijf te re-integreren.

Op dat moment vraagt hij ook twee adviezen aan hetzelfde, voornoemde kantoor Claeys & Engels aan.

Een eerste advies stelt dat de raad van bestuur zich niet kan verzetten tegen een herintegratie van Concetta Fagard in het bedrijf. Het tweede advies stelde dat er grote fouten werden gemaakt in de behandeling van die klachten en het ontslag van die twee werknemers. Hiervoor wordt niet alleen een mooi bedrag gefactureerd aan Belgacom, bovendien trekt Belgacom de klacht tegen Claeys & Engels die om en bij de 3 miljoen euro kon opleveren in. Dat zou wellicht ook zo geweest zijn.

Ten eerste, in hoeverre is het normaal dat Belgacom überhaupt een beroep deed op een bedrijf waarmee het in conflict lag?

Ten tweede, de inhoud van die twee adviezen. Het eerste advies over het feit dat de raad van bestuur zich niet kon verzetten tegen een eventuele herintegratie was niet echt correct. De raad van bestuur vroeg daarop een tegenadvies bij het bedrijf Eubelius. Zij weerlegden alles en stelden zich vragen bij de kwaliteit van het advies van Claeys & Engels. Hun tweede advies ging niet alleen over de procedure van het ontslag van die twee werknemers maar stelde ook dat er problemen waren met de betaling van RSZ op de morele schadevergoeding die Florence Coppenolle had ontvangen. Dat was wederom een bedenkelijk advies. Dat werd later opnieuw weerlegd door een advies van PriceWaterhouseCoopers.

Dat maakt twee uitermate bedenkelijke adviezen bij een bedrijf dat niet echt geliefd was bij Belgacom en hun mogelijk drie miljoen euro verschuldigd was. Nadien werd de zaak in der minne geregeld. Dat lijkt mij geen ethische of deontologische manier van werken voor een bedrijf dat de reputatie hoog dient te houden, zoals u zelf ook al stelde in uw vorige antwoord. Belgacom is de facto nog steeds een overheidsbedrijf, waar de deontologische grenzen toch een stuk hoger liggen.

Daarbij komt dat deze affaire de zoveelste is in een stroom van problemen met de heer Didier Bellens. Hij is

twee keer langsgekomen in deze commissie. U was er niet bij. Vrijwel alle collega's in deze commissie die snel naar de camera's en de andere leden van de pers waren gelopen zegden niet echt gelukkig te zijn. Zelf was ik ook diep ontgoocheld en dat is nog zacht uitgedrukt, correcter is dat ik ronduit gedegouteerd was door de manier waarop Didier Bellens hier zijn show verkocht. Hij antwoordde niet op vragen, draaide rond de pot, ging over naar een strikt juridische formulering of stelde simpelweg "ik weet het niet", onder meer op de vraag in hoeverre hij op de hoogte was van de klachten tegen zijn voormalige medewerkster.

Als men daar jaren mee bezig is, als men alle moeite van de wereld doet om haar goed te praten in de pers en om met dergelijke dubieuze verhalen een herintegratie mogelijk te maken, dan weet men wanneer dit het eerste moment ter sprake kwam. Ik vraag mij af wat het slechtste is voor de CEO van dergelijk bedrijf: dergelijke spelletjes spelen of een gat in het geheugen hebben? Ik weet niet wat van de twee het beste zou zijn.

We hadden het al over zijn manier van handelen in de commissie, maar echt veel antwoorden kregen we niet. We moeten toch wel een aantal serieuze vragen stellen over de werkrelatie met Didier Bellens en de babbel die u met hem hebt gehad. U had een babbel met hem waarin u het belang van de goede werkrelatie onderstreepte. Ondertussen zien we echter in totaal al 21 ontslagen of weggelopen *top group resources*, niet van de minste, op een totaal van 170, te beginnen met Michel De Coster en vorige week nog Kris Vervaeke.

Volgens de Elix-studie die de tevredenheid van het personeel meet, zien we dat in vergelijking met vorig jaar de betrokkenheid bij de organisatie en het engagement in het werk van die *top group resources* daalde. Dat is de enige merkbare daling in het totale personeelsbestand. De tevredenheid over het topmanagement toont ook weer een significante daling, alweer in tegenstelling tot andere gemeten tevredenheidsparameters. Is dat die goede werkrelatie met Didier Bellens waarover u het had? Dat is toch wat ik als een goede werkrelatie zie.

U refereerde ook in dit Parlement reeds aan de wet op de overheidsbedrijven en aan de autonomie van de raad van bestuur. Als u echt meent dat dit de taak is van de raad van bestuur, moet u dat volgens mij ook hard maken. De raad van bestuur heeft zich destijds verzet tegen de herbenoeming van Didier Bellens. In de praktijk beslist in dezen echter niet de raad van bestuur, maar de regering.

Didier Bellens is een partijgenoot van u, dus u weet wie hier de bovenhand haalt: Didier Bellens heeft absoluut niets te vrezen van zijn bestuurders. Kom dus alstublieft niet zeggen dat het een zaak is voor de raad van bestuur, om nog maar te zwijgen van hoe een CEO kan samenwerken met een raad van bestuur die hem eigenlijk niet wilde. Ik weet niet in hoeverre men daar tot een goede werkrelatie kan komen.

Het is een stroom die niet ophoudt. In het verleden hadden we al de 85 000 euro die hij verdiende met Telindusaandelen die werden aangekocht vlak voor de overname door Belgacom, een dossier dat hij zelf behandelde. Er zijn de commentaren over de sponsoring, hier vorige week reeds besproken. Er is het onderzoek naar de verkoop van het Belgacomgebouw in Bergen, al dan niet onder de prijs, maar waar Belgacom na de verkoop ook nog werken in uitvoerde op eigen kosten. Het gaat niet om wat daar eigenlijk allemaal van aan is. De vraag is welke CEO nog genoemd wil worden in dergelijke verhalen.

Welke CEO wil zijn naam in de pers zien opduiken met dergelijke referenties ernaast? Elke CEO doet volgens mij zijn uiterste best opdat zulke beschuldigingen absoluut niet zouden kunnen ontstaan. Hij werkt strikte procedures uit om te vermijden dat zulke zaken gebeuren. Hij spreekt er zijn medewerkers op aan. Hier zien wij helaas iets helemaal anders. Een normale CEO zou in zulke situaties de eer aan zichzelf houden, al dan niet onder zachte dwang van de raad van bestuur, wat hier helaas onmogelijk is.

Was hij op 6 of 8 juni formeel op de hoogte van de klachten tegen zijn medewerkster? Het doet er absoluut niet toe. Bij zulke vragen hier in de commissie – excusez le mot – lult hij er zich gewoon uit door het over het puur formele te hebben. Een goede manager is echt al veel langer op de hoogte. Volgens mijn bronnen was het, formeel, al veel langer, maar dat valt natuurlijk niet te bewijzen. Van gesprekken in zijn bureau worden geen notulen gemaakt. Didier Bellens eist van zijn directe medewerkers dat zij vooral zijn privékynetadres gebruiken, zodat er niets te traceren valt. Echt proper en degelijk bestuur lijkt mij dat niet. Echt verantwoording afleggen aan het Parlement, in deze Kamercommissie, is er volgens mij absoluut niet bij.

Ik zou graag van u vernemen hoe u uw stelling dat u het belangrijk vindt dat de reputatie van Belgacom hoog gehouden wordt in de praktijk zult uitvoeren. Was uw babbel met Didier Bellens beter dan hetgeen wij hier in

de Kamercommissie gehoord hebben? Ik durf er niet echt op hopen. Welke maatregelen zult u nemen? Volgens mij zijn er wel degelijk mogelijkheden voor een onderzoek, een extern onderzoek weliswaar, naar wat daar allemaal gebeurd is. Er zijn mogelijkheden genoeg. Ik vraag mij af in hoeverre u daarin uw verantwoordelijkheid zult nemen.

**05.02 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, de saga van Belgacom achtervolgt niet alleen de heer Bellens, maar helaas ook u.

Wanneer wij u daarover ondervragen, is het niet om van u te vernemen of het nu 6 of 8 juni was, of de heer Bellens nu wel goed of slecht heeft gehandeld. Wij kunnen de feiten niet meer negeren. Ik stel echter vast dat u erbij staat en ernaar kijkt zonder op te treden.

U verschuilt zich achter de autonomie van Belgacom. U zegt dat de wet op de overheidsbedrijven u niet toelaat om in de kwestie in te grijpen. Ik wil u eraan herinneren dat de heer Bellens niet vanzelf op die stoel is gekomen. De regering heeft een belangrijke verantwoordelijkheid inzake het daar droppen van de heer Bellens en het eventueel handhaven of vervangen van de heer Bellens.

Belgacom, en zeker de top ervan, verkeert in een malaise, met alle gevolgen van dien. Ik heb het niet alleen over de goede naam en reputatie van het bedrijf, maar ook over het financieel kostenplaatje, dat hoog oploopt.

In deze tijden van besparingen kunt u elk extra miljoen euro gebruiken, maar blijkbaar ligt u daar niet van wakker en zegt u op 26 januari: "Ik zie deze *never ending story*, die de naam en faam van een van 's lands meest vooraanstaande bedrijven schaadt, met lede ogen aan. Ik zal de directie van Belgacom blijven duidelijk maken hoezeer een en ander mij ergert, in de hoop dat dit vervolghet verhaal zo snel mogelijk ten einde mag zijn."

Ik stel vast dat er geen einde komt aan het verhaal. Na de hoorzitting van 31 januari 2012 was de heer Bellens blijkbaar niet onder de indruk. Hij was toen een verwittigd man, want u zou hem daaraan zeker herinneren. Ik ga ervan uit dat u dat ook hebt gedaan, dat u een ernstig man bent.

Hij was niet onder de indruk en volhardde in de boosheid. Hij heeft tijdens de hoorzitting achter gesloten deuren zeker niet de rol gespeeld, die hij had moeten spelen. De commissieleden hadden toen gehoopt eindelijk duidelijkheid te krijgen.

In andere dossiers kan de heer Bellens heel concreet en gedetailleerd zijn, maar in dit dossier blijft hij vaag en op de vlakte en weet hij het niet meer. Hij is heel onduidelijk, terwijl de problematiek geen onduidelijkheid kan dulden.

Er moet worden opgetreden en er moet duidelijkheid komen. Zo niet blijven wij in een situatie waarin de problemen zich alleen maar opstapelen.

Ik stel dit ook vast in de perslekken en in de verklaringen van de diverse betrokkenen: wij zijn nog niet aan het einde van de saga. Daarom vind ik dat u moet optreden.

Het gaat niet op dat u zich verschuilt achter de autonomie van dat overheidsbedrijf. Stel dat het onmogelijk is om op te treden, dan moet u er maar voor zorgen dat de wet wordt aangepast, zodat u beschikt over een wettenarsenaal dat wel toelaat om in die situaties in te grijpen.

De belangen van Belgacom worden immers in ernstige mate geschaad en in de huidige omstandigheden is het duidelijk dat de heer Bellens niet meer kan functioneren. Hij beschikt noch over de autoriteit, noch over de geloofwaardigheid om dat miljoenenbedrijf te leiden. Dan komen we terug bij u. U, als bevoegd minister, moet daarin optreden.

Op 1 februari hebt u verklaard: "Belgacom is een autonoom overheidsbedrijf. De regering moet zich niet moeien met het dagelijks beheer van het bedrijf. Het lijkt mij een goed idee dat het Parlement zijn controlerecht uitoefent."

Welnu, wij hebben ons controlerecht uitgeoefend, maar zelfs achter gesloten deuren – er kan discussie zijn over wat er daarvan uiteindelijk in de pers is gekomen – getuigde de heer Bellens van spot en minachting

tegenover de parlementaire instellingen. De heer Bellens toont geen enkele bereidheid om de problemen op te lossen, laat staan klare wijn te schenken.

Vandaar mijn vragen en de reden waarom ik een interpellatie heb ingediend. Ik vind dat u moet optreden. Aan de huidige situatie moet er een einde komen. Als u opwerpt dat u niet bij machte bent om op te treden, hoewel u dat heel erg wil, dan moet u ervoor zorgen dat u beschikt over een wettenarsenaal dat u dat wel toelaat. Het kan niet dat die saga blijft duren ten koste van dat bedrijf met dertienduizend medewerkers.

**05.03 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, u werd de laatste weken verschillende keren ondervraagd over Belgacom en over de heer Bellens, zowel in de plenaire vergadering als in de commissie. Het ging dan zowel over de sponsorcontracten, wat vooral in de plenaire vergadering aan de orde was, als over het ontslag van het topmanagement van Belgacom.

In de plenaire vergadering van 26 januari was u heel scherp, heel kritisch, ten aanzien van de top van Belgacom en van de heer Bellens in het bijzonder, en terecht. Nadien was u echter veel voorzichtiger en diplomatisch, in uw verklaringen in de pers alsook in de commissie. Ik weet niet goed wat er gebeurd is tussen de plenaire vergadering, toen u sprak zoals uw buikgevoel aangaf dat u moest spreken, en enkele dagen later, toen u bijzonder diplomatisch geworden was.

De week nadien was er de beruchte vergadering van de commissie voor de Infrastructuur, waar de heer Bellens uitleg is komen geven achter gesloten deuren. Mijnheer de minister, ik heb gelezen dat u zei dat u daarvan wat echo's hebt gehoord en dat u niet echt grote problemen zag. Wel, ik weet niet van wie u die echo's hebt gehoord, maar ik kan u verzekeren dat de mensen die aanwezig waren, zowel van de oppositie als van de meerderheid, van uw eigen meerderheid, bijzonder scherp waren met betrekking tot de manier waarop de heer Bellens zich verantwoord heeft in de commissie. Het was totaal ongeloofwaardig.

Mijnheer de minister, die man heeft een groot probleem, want hij lijdt aan zeer acuut geheugenverlies als er een moeilijke vraag komt. Van de vergaderingen die in zijn agenda staan opgetekend, wist hij plots niet meer of ze hadden plaatsgevonden. Hij wist evenmin waarover daar gesproken werd, ook al was het precies de week dat twee van zijn naaste medewerkers zijn ontslagen. Ging het daarover? Misschien wel, misschien niet. De man die aan het hoofd staat van zo'n bedrijf, wist niet eens wat er in zo'n cruciale week gebeurd is!

U zag geen reden om verder in te grijpen, en u vond dat hij het blijkbaar toch niet zo slecht had gedaan in de commissie. U was er jammer genoeg niet bij, maar hij was abominabel. Zijn verdedigingslijn was dat het een groot complot was, maar hij zei niet van wie of wat. Als er iets verkeerd gebeurde, was het steeds de fout van iemand anders. Als het echt niet anders kon, dan wist hij het niet meer. Zo iemand leidt een multinational. En volgens u is er geen probleem.

Ik heb gezien dat u vorige week werd ondervraagd door een aantal collega's in de commissie. U zei daar dat het een probleem van sociaal recht is, dat u eens gesproken hebt met de heer Bellens. Wel, ik zou graag weten wat dat gesprek opgeleverd heeft. Dat zal niet zo indrukwekkend zijn geweest, als hij op dezelfde manier met u heeft gesproken als met ons in de commissie.

Hij heeft de criteria opgevraagd, op basis waarvan overheidsbedrijven aan sponsoring doen. Ik heb die ook opgevraagd, mijnheer de minister, zoals u mij in de plenaire vergadering had gesuggereerd. Ik heb alle overheidsbedrijven en de Nationale Loterij aangeschreven en heb al één antwoord gekregen, met name van de Nationale Loterij, maar ik ben niet onder de indruk van dat antwoord. Ik wacht nog op de antwoorden van de andere overheidsbedrijven.

U wilde niet verder gaan, maar u hebt ons uitgedaagd. U vroeg om suggesties te doen. Ik heb er twee, mijnheer de minister. U kunt bijvoorbeeld het sponsorbeleid van Belgacom extern, door organen buiten Belgacom, laten onderzoeken. Ook het personeelbeleid zou extern kunnen worden onderzocht, om te zien wat de laatste jaren allemaal fout is gelopen.

Ik denk dat u dat perfect kunt, mijnheer de minister. U hebt zelf aan dit Parlement gevraagd om aan het Rekenhof te vragen om de geldstromen bij de NMBS te onderzoeken. U kunt dat niet rechtstreeks. U moet via het Parlement gaan. Als u aan het Parlement vraagt om aan het Rekenhof te vragen om de geldstromen in kaart te brengen, kunt u ook aan het Parlement vragen om het beleid inzake sponsorcontracten door het Rekenhof te laten analyseren. Als dat voor de NMBS kan, waarom dan niet voor Belgacom?

Dus geen twee maten en twee gewichten. U moet zich niet verstoppen achter de wet op de overheidsbedrijven. Wij kunnen dat perfect laten doen. Het Rekenhof werkt ook voor het Parlement, en heeft heel wat expertise in huis om die onderzoeken te doen.

Mijnheer de minister, bent u bereid om op die twee vlakken, enerzijds het personeelsbeleid en anderzijds de sponsorcontracten, extern onderzoek te laten uitvoeren, desnoods door het Rekenhof dat voor het Parlement werkt? Gaat u eindelijk iets aan de situatie doen? Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat het zo niet verder kan, ook met het oog op het imago van het bedrijf.

**05.04** Minister **Paul Magonette**: Collega's, ik wil u er eerst en vooral aan herinneren dat Belgacom een autonoom overheidsbedrijf is waarvan de bestuursautonomie gewaarborgd is door de wet van 21 maart 1991. Het directiecomité is belast met het dagelijks beheer en de raad van bestuur ziet toe op het beheer door het directiecomité. De regeringscommissaris ziet toe op de naleving van de wet, de beheersovereenkomst en het organiek statuut. Indien hij oordeelt dat een beslissing ingaat tegen de wet betreffende de beheersovereenkomst of het statuut beschikt hij over vier dagen om beroep aan te tekenen tegen deze beslissing.

Het dossier aangaande pesterijen valt onder het sociaal recht en is op zich geen voogdij dossier in de zin van de wet van 21 maart 1991 betreffende de overheidsbedrijven. Om het imago van Belgacom te behouden komt het erop aan toe te zien op de goede sociale relaties temidden van dit bedrijf. Hoewel het niet om leden van het directiecomité gaat, is het volgens mijn informatie ook om voornoemde reden dat de raad van bestuur zich desondanks over het dossier heeft gebogen. Hij was van mening dat deze zaak een smet wierp op het imago van het bedrijf en het intern sociaal klimaat beschadigde.

Wat de vertrouwensvraag betreft, herinner ik u eraan dat geen enkel lid van de Kamer een feit heeft kunnen identificeren dat zou wijzen op een ernstige of bewezen fout of leugen die mijn tussenkomst zou kunnen rechtvaardigen.

**05.05** **Peter Dedecker** (N-VA): Mijnheer de minister, ik weet niet goed wat ik op uw antwoord moet zeggen. Het is een antwoord dat ik evengoed, in dezelfde stijl, van Didier Bellens zelf had kunnen horen. U verstopt zich achter het strikt juridische.

Ik zit ook in de Dexia-commissie. Daar hadden wij een paar weken geleden de regeringscommissarissen bij de Gemeentelijke Holding op bezoek. Die hebben net hetzelfde gedaan: zij hebben zich verstoppt achter het strikt juridische, het strikt legale, het strikt wettelijke. Enig gevoel voor deontologie, voor de waarden waar dat bedrijf voor staat, ontbraken. Zij werden bijna buiten gedragen.

Als er bij Belgacom een regeringscommissaris is die blijkbaar geen notie van deontologie heeft, dan denk ik dat u een probleem hebt, en geen klein. Ik kijk ook naar uw partijgenote Karine Lalieux, die hier de vorige keer nog verklaarde dat Belgacom onder verhoogd toezicht staat.

Ik stel voor, mijnheer de minister, dat wij dat serieus nemen. De suggestie van collega Van Hecke heb ik ook gedaan, in een motie. Ik zal die direct indienen bij de secretaris van deze commissie. Verdere stappen zijn nodig om de waarden en de reputatie van dit overheidsbedrijf met zijn 6 000 personeelsleden en miljoenen klanten, een parel aan de kroon van deze Belgische Staat, hoog te houden. Als u die verantwoordelijkheid niet neemt, dan is het aan het Parlement.

**05.06** **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, normaal bedank ik u meestal voor uw antwoord, maar ik kan u moeilijk bedanken voor een antwoord dat er geen is.

Als voogdijminister voor Belgacom bent u blijkbaar bij dezelfde meester in de leer gegaan als de heer Bellens. U geeft hier namelijk toch wel blijk van heel veel cynisme en evenzeer een grond van minachting tegenover onze parlementaire instellingen door te weigeren om in te gaan op de vragen die er gesteld worden.

U maakt er zich vanaf door opnieuw te verwijzen naar het beheerscontract. Ik kan mij maar moeilijk voorstellen dat het beheerscontract vraagt om het bedrijf op een dergelijke wijze te leiden. Ik kan mij niet voorstellen dat de financiële gevolgen van de malaise ook conform het beheerscontract is en dat het personeelsbeleid conform het beheerscontract is.

U zegt dat er geen leugens verteld zijn en dat er geen verklaringen zijn geuit, die achteraf weerlegd werden. Mijnheer de minister, laten wij elkaar geen liezebet noemen. Het is duidelijk dat er bewust informatie werd achtergehouden. Bepaalde informatie werd bewust niet meegedeeld, niet zozeer om de leden van onze commissie slecht in te lichten, maar gewoon om de heer Bellens zelf vrij te pleiten. Men laat liever de commissie, het Parlement, in dezen in het ongewisse. Vandaar spreek ik over een minachting voor de parlementaire instellingen. Men heeft liever dat wij essentiële informatie ontberen dan dat er duidelijkheid zou komen. Die duidelijkheid zou nochtans evenzeer de heer Bellens kunnen vrijpleiten. Alleen al het feit dat hij weigert om die informatie te geven of zogenaamd vergeten is of zich niet meer kan herinneren, is een duidelijk teken aan de wand. Die onwil toont aan dat er meer is. Daarom stellen wij terecht vragen; terecht stellen wij de geloofwaardigheid en de autoriteit van de heer Bellens ter discussie.

Mijnheer de minister, ik herhaal mijn vragen, die ook de essentie uitmaken van mijn motie van aanbeveling. U bent als minister het best geplaatst om op te treden, hetzij via de reeds bestaande wetgeving, hetzij via nieuwe, bijkomende initiatieven. Wanneer u zegt dat uw handen gebonden zijn, doe er dan iets aan en zorg ervoor dat u wel kunt optreden, zodat u wel de belangen van Belgacom kunt verdedigen.

Ten tweede, u spreekt over vertrouwen in het functioneren van de heer Bellens als CEO. Ik daag u uit. Volgens mij is er geen parlementaire meerderheid meer, die achter de heer Bellens als CEO van het bedrijf staat. Wij zullen wel zien hoe men stemt over de moties, maar het is duidelijk dat zeker de leden die bij de hoorzitting aanwezig waren en zelfs de engelbewaarder van de heer Bellens bij de PS, ernstige vragen hebben. Volgens mij kan men in de huidige stand van zaken niet langer dulden dat de heer Bellens het bedrijf leidt. Daarom dien ik een motie van aanbeveling in.

**05.07 Stefaan Van Hecke** (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik ben ook ontgoocheld in uw antwoord. U verschuilt zich opnieuw achter de wet op de overheidsbedrijven en u neemt uw verantwoordelijkheid niet.

Het is zeer gemakkelijk te zeggen dat het een autonoom overheidsbedrijf betreft en u dus niets kunt doen. U kunt wel iets doen. Ik heb daarnet het voorbeeld gegeven van de NMBS. Ook de NMBS is een overheidsbedrijf, ook de NMBS heeft een beheersovereenkomst, ook ter zake rijst de vraag hoe de geldstromen verlopen. U krijgt daar blijkbaar geen zicht op. U kunt dat kennelijk niet vragen. Daarom vraagt u via het Parlement dat het Rekenhof de geldstromen analyseert. De heer Flahaut heeft daarin toegestemd. Hij heeft een brief gestuurd en het Rekenhof zal het onderzoek voeren.

Mijnheer de minister, vindt u dat inzake Belgacom bijkomend extern onderzoek nuttig kan zijn? Het kan net zo goed aantonen dat er niets aan de hand is,? Bent u bereid zo'n onderzoek te vragen op die twee vlakken, desnoods aan het Rekenhof, of niet? Als u het niet wil doen, getuigt dat van gebrek aan politieke moed en aan politieke wil om het probleem op te lossen. Ik zal dan ook een motie indienen waarin ik aanbeveel een extern onderzoek te doen plaatsvinden.

## **Moties** **Motions**

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

Een eerste motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Peter Dedecker en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Peter Dedecker, Tanguy Veys en Stefaan Van Hecke en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, beveelt de regering aan

een externe organisatie het beleid van Didier Belens, CEO van Belgacom, te laten doorlichten, in het bijzonder de criteria die gehanteerd worden in het sponsorbeleid en het gevoerde HR-beleid inzonderheid de ontslagen van de leden van de Top Group Resources sinds 2009;

vraagt dat de samenwerking met het kantoor Claeys & Engels, en inzonderheid de stopgezette procedure en de eventuele relatie met betrekking tot latere dossiers aan het kantoor CenE toegekend, onderzocht wordt; vraagt de resultaten van beide onderzoeken ter beschikking te stellen van de leden van de Kamercommissie Infrastructuur.”

Une première motion de recommandation a été déposée par M. Peter Dedecker et est libellée comme suit:

“La Chambre,  
ayant entendu les interpellations de MM. Peter Dedecker, Tanguy Veys et Stefaan Van Hecke  
et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,  
recommande au gouvernement  
de charger un organisme externe d'évaluer la gestion de M. Didier Bellens, CEO de Belgacom, en particulier les critères pris en considération dans le cadre de la politique des parrainages ainsi que la gestion des ressources humaines, essentiellement en ce qui concerne le licenciement des membres du Top Group Ressources depuis 2009;  
demande que la collaboration avec le bureau Claeys & Engels soit examinée, en particulier en ce qui concerne la procédure à laquelle il a été mis fin et le lien éventuel avec des dossiers ultérieurs confiés au bureau CenE;  
demande que les résultats de ces deux enquêtes soient mis à la disposition des membres de la commission de l'Infrastructure de la Chambre.”

Een tweede motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Tanguy Veys en luidt als volgt:

“De Kamer,  
gehoord de interpellaties van de heren Peter Dedecker, Tanguy Veys en Stefaan Van Hecke  
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,  
beveelt de regering aan

- de nodige stappen te ondernemen zodat aan de gedelegeerd bestuurder van Belgacom, de heer Didier Bellens, duidelijk gemaakt wordt dat hij het nodige respect moet opbrengen voor de parlementaire instellingen;
- de nodige stappen te ondernemen zodat er een einde komt aan de ernstige personeelsproblemen bij Belgacom;
- de nodige stappen te ondernemen zodat de leiding van Belgacom opnieuw in handen komt van iemand die over voldoende autoriteit en geloofwaardigheid beschikt;
- de nodige stappen te ondernemen zodat de overheid, als belangrijkste aandeelhouder, op een meer efficiënte en rechtstreekse wijze kan optreden wanneer het beheer van Belgacom geschaad wordt.”

Une deuxième motion de recommandation a été déposée par M. Tanguy Veys et est libellée comme suit:

“La Chambre,  
ayant entendu les interpellations de MM. Peter Dedecker, Tanguy Veys et Stefaan Van Hecke  
et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,  
recommande au gouvernement

- d'entreprendre les démarches nécessaires pour qu'il soit signifié à l'administrateur délégué de Belgacom, M. Didier Bellens, qu'il doit faire preuve de respect vis-à-vis des institutions parlementaires;
- d'entreprendre les démarches nécessaires pour qu'il soit mis fin aux problèmes graves auxquels Belgacom est confrontée en matière de personnel;
- d'entreprendre les démarches nécessaires pour que la direction de Belgacom soit à nouveau confiée à une personne disposant d'une autorité et d'une crédibilité suffisantes;
- d'entreprendre les démarches nécessaires pour que l'État, en sa qualité de principal actionnaire, puisse intervenir plus efficacement et plus directement lorsqu'il est porté préjudice à la gestion de Belgacom.”

Een derde motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Stefaan Van Hecke en luidt als volgt:

“De Kamer,  
gehoord de interpellaties van de heren Peter Dedecker, Tanguy Veys en Stefaan Van Hecke  
en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,  
beveelt de regering aan

- een externe audit van het sponsorbeleid van Belgacom te laten onderzoeken;
- het personeelsbeleid extern te laten onderzoeken, in het bijzonder de ontslagen binnen het topmanagement van de laatste vijf jaar;
- beide onderzoeken over te maken aan de leden van de Kamer van volksvertegenwoordigers.”

Une troisième motion de recommandation a été déposée par M. Stefaan Van Hecke et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Peter Dedecker, Tanguy Veys et Stefaan Van Hecke et la réponse du ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, recommande au gouvernement

- de faire réaliser un audit externe sur la politique des parrainages menée par Belgacom;
- de charger un organisme externe d'examiner la gestion du personnel, en particulier les licenciements auxquels il a été procédé parmi les hauts dirigeants au cours des cinq dernières années;
- de transmettre les résultats de ces deux enquêtes aux membres de la Chambre des représentants.“

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heer Rachid Madrane.  
Une motion pure et simple a été déposée par M. Rachid Madrane.

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

La question n° 9170 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

**06** Question de M. Anthony Dufrane au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente du patrimoine immobilier du Groupe SNCB et de bpost" (n° 9194)

**06** Vraag van de heer Anthony Dufrane aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van vastgoedpatrimonium van de NMBS-Groep en van bpost" (nr. 9194)

**06.01** Anthony Dufrane (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, le patrimoine immobilier du Groupe SNCB et de bpost est important. Depuis plusieurs années, ces entreprises se séparent régulièrement de biens immobiliers (hangars, dépôts, gares, ...). La mise en vente de ces biens immobiliers est donc une source de recettes pour ces entreprises pour autant, évidemment, que ceux-ci soient vendus.

En effet, monsieur le ministre, de nombreux bureaux de poste, conciergeries, petites gares ferroviaires sont en vente depuis des années mais ne trouvent pas forcément acquéreur. De par mes différentes recherches, je constate qu'aucune publicité publique, telle que l'affichage sur le bâtiment, des annonces dans les journaux ou sur internet, ne semble être faite autour de ces biens. Malheureusement, ce manque d'information et de communication autour de la vente de ces biens immobiliers auprès d'acheteurs potentiels est préjudiciable pour ces entreprises. Certains bâtiments restent plusieurs mois, voire plusieurs années, sans trouver acquéreur. Ils sont alors dégradés et deviennent de véritables chancres, ce qui diminue leur valeur et, par conséquent, les recettes potentielles pour ces entreprises.

Le but de mon intervention est de suggérer quelques pistes de réflexion en vue d'améliorer l'information et la communication autour de la vente de ces biens, afin d'attirer un maximum d'amateurs et d'éviter ainsi des pertes financières pour ces entreprises du fait de la dégradation des bâtiments.

Monsieur le ministre, par quels canaux publicitaires ces entreprises passent-elles pour mettre en vente leurs biens immobiliers? Pouvez-vous m'en détailler les procédures? Ces entreprises publiques ne pourraient-elles pas améliorer la publicité autour de la vente de ces immeubles, notamment par un affichage sur les bâtiments en question et en les présentant sur des sites internet de référence immobilière accessibles au grand public?

**06.02** Paul Magnette, ministre: Madame la présidente, cher collègue, en ce qui concerne la SNCB, le Holding privilégie le maintien des biens dans son patrimoine. Il m'indique que ce maintien lui permet à la fois de préserver les maîtrises du foncier, d'envisager un éventuel redéploiement ferroviaire, mais également de percevoir des recettes récurrentes. Citons, à titre d'exemple, la convention-cadre passée avec la Région wallonne qui permet à cette dernière de bénéficier d'un droit d'emphytéose pour la réalisation du projet RAVeL.

Une vente n'est envisagée que pour des biens qui ne sont plus utiles tant à la SNCB Holding qu'à Infrabel ou à la SNCB. Une publicité pour la vente dudit bien est réalisée soit par la pose d'un panneau à même le bien ou via une publication dans les journaux. Les offres sont réceptionnées et font, le cas échéant, l'objet d'une faculté de surenchère. Seuls les fonds de jardin ou les biens enclavés sont négociés directement avec l'amateur, le propriétaire riverain, dans ce cas.

Pour ce qui est de la gestion des bien immobiliers de bpost, la totalité des biens dans lesquels l'entreprise n'a plus aucune activité sont mis en vente. Sur le plan de la procédure, l'intention de vente ainsi que toutes les informations utiles sur le bien sont publiées à la fois sur le site web de bpost, dans la presse spécialisée et sur Immoweb. Les acheteurs potentiels disposent du temps nécessaire pour introduire leur offre. Le bien est naturellement attribué au plus offrant.

**06.03 Anthony Dufrane (PS):** Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse qui a le mérite d'être claire.

Cela dit, si j'établis une comparaison avec la SNCB, la procédure suivie par bpost permet de toucher un potentiel d'amateurs beaucoup plus large. Il serait donc opportun pour la SNCB de se calquer sur le système adopté par bpost avec une publication, notamment sur Immoweb. En effet, à ma connaissance, et malgré des recherches effectuées en la matière, des biens de la SNCB n'ont jamais fait l'objet d'affichage tout comme ils n'ont jamais fait l'objet de publications sur des sites de référence comme celui des Services patrimoniaux.

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

De **voorzitter:** Mijnheer Bonte, mag mevrouw Vanheste eerst haar vraag stellen?

**06.04 Hans Bonte (sp.a):** Ja, mevrouw de voorzitter.

**07 Vraag van mevrouw Ann Vanheste aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de perronverhoging van het station van Adinkerke" (nr. 8979)**

**07 Question de Mme Ann Vanheste au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le rehaussement du quai de la gare de Adinkerke" (n° 8979)**

**07.01 Ann Vanheste (sp.a):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bonte, ik dank u.

Mijnheer de minister, er bestaat nog steeds een groot ongenoegen bij de reizigers die in het station van Adinkerke de trein nemen. Het opstappen op de trein verloopt voor vele reizigers immers moeizaam, wegens de lage perrons.

Vorig jaar stelde ik hierover een vraag aan de toenmalige minister, mevrouw Vervotte. Zij antwoordde mij toen dat de werken zouden worden uitbesteed en in 2012 van start zouden gaan.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Wanneer gaan deze werken effectief van start? Is reeds een concrete werkplanning opgesteld? Zullen de reizigers als gevolg van de werken hinder ondervinden?

**07.02 Minister Paul Magnette:** Mevrouw de voorzitter, mevrouw Vanheste, Infrabel was inderdaad van plan de werken in 2012 te laten starten. Het grootste deel van de kosten zou echter in 2013 en 2014 vallen. Door de onzekerheid die momenteel bestaat over de beschikbare investeringsbudgetten in 2013 en 2014, heeft Infrabel uit voorzichtigheid beslist om voorlopig geen nieuwe werven op te starten. Zodra er klaarheid komt over de budgetten voor de komende jaren, reken ik erop dat de geplande werken toch zouden kunnen doorgaan.

Het voorontwerp werd door Infrabel goedgekeurd. Tijdens de uitvoering zal ernaar worden gestreefd de reizigers zo weinig mogelijk te hinderen. Evenwel zal een beperkte hinder onoverkomelijk zijn, omdat met één spoor buiten dienst zal worden gewerkt.

**07.03 Ann Vanheste (sp.a):** Mijnheer de minister, ik had natuurlijk liever een ander antwoord gehoord, met name dat de werken in 2012 zouden starten.

Ik zal uw antwoord doorgeven aan de bewoners van Adinkerke die regelmatig de trein gebruiken.

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

**08** Vraag van de heer **Hans Bonte** 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 investeringsplan van de NMBS voor het station van Vilvoorde" (nr. 9254)

**08** Question de M. **Hans Bonte** 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 plan d'investissement de la SNCB pour la gare de Vilvorde" (n° 9254)

**08.01** **Hans Bonte** (sp.a): Mijnheer de minister, ik kan mij inbeelden dat u als bevoegd minister afhankelijk is van de informatie die u krijgt van de NMBS om vragen van parlementsleden over specifieke stations te beantwoorden.

Zonder dat af te spreken met mijn collega wil ik het ook eens hebben over het investeringsprogramma van de NMBS, meer specifiek wat Vilvoorde betreft. U bent nieuw in deze bevoegdheid maar misschien weet u dat Vilvoorde zowat het oudste station van het netwerk is. De spoorlijn Brussel-Mechelen was in elk geval de allereerste spoorlijn van het Europese continent.

Tot mijn spijt moet ik aangeven dat de reizigers die zich vandaag op de perrons van het station van Vilvoorde begeven er niet moeten van overtuigd worden dat dit een zeer oud, versleten station is. Het is zelfs zo dat de spoo mannen dit ongeveer het erbarmelijkste station noemen van het hele Vlaamse deel van het spoornetwerk. Het stationsgebouw werd een aantal jaren geleden gerenoveerd maar de infrastructuur qua trappen en perrons is versleten. Er zijn geen roltrappen en het is ontoegankelijk voor gehandicapten. Dit station werd nochtans aangekondigd als een belangrijke hub in het gewestelijk expresnet.

Ik kom tot mijn vraag die wordt ingegeven uit de frustratie dat we ook van het lokale bestuur geen accurate gegevens meer krijgen over de planning inzake investeringen van de NMBS in de noodzakelijke vernieuwing van het spoornet. Het laatste dat we erover hebben vernomen, is dat dit einde 2012 grondig zou worden gerenoveerd. De laatste weken en maanden wordt daar echter ook vanuit de NMBS nogal wat twijfel over gezaaid. Het is dan ook wat vanuit het lokale bestuur dat ik de correcte informatie wil kennen van de investeringsprogramma's en, meer specifiek, het investeringsplan met betrekking tot de spoorinfrastructuur in het station van Vilvoorde.

Heeft u zicht op het aantal opstappende en afstappende reizigers in ons station?

In welke ingrepen is er nu precies voorzien aan de stationsinfrastructuur en in welk budget werd hiervoor voorzien?

Ten derde. In welke precieze timing voorziet de NMBS? Ik wil er meer bepaald op wijzen dat daarmee ook de vraag wordt gesteld of daarmee ook het tijdsplan van de ontwikkeling van het GEN wordt gevolgd. Met andere woorden, tegen wanneer is via de ontwikkeling van het GEN voorzien dat het station van Vilvoorde dient gerenoveerd te zijn?

**08.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mijnheer Bonte, de NMBS verwelkomt op werkdagen meer dan 5 000 vertrekkende treinreizigers in het station van Vilvoorde.

De voornaamste werken die voorzien zijn, zijn de volgende: aanpassingen aan de bovenleiding, bouwen van een tweede onderdoorgang voorzien van roltrappen en liften, herinrichting van de perrons, bouwen van nieuwe luifels en de renovatie van de bestaande onderdoorgang. De totale kostprijs van het project bedraagt 22 miljoen euro.

Infrabel is zich bewust van de minder goede staat van Vilvoorde en heeft daarom ook de bovenvermelde werken voorzien. De werken aan de bovenleiding zijn gestart. De overige werken, die ongeveer zes jaar in beslag zullen nemen, zullen een plaats krijgen in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 dat momenteel in voorbereiding is.

Zolang het nieuwe investeringsplan niet is beslist, kan ik geen concrete einddatum vooropstellen.

Het station van Vilvoorde heeft een mooi gespreid aanbod van twee snelle IR-verbindingen en twee stoptreinen tussen Antwerpen en Brussel. Vilvoorde wordt ook bediend door de IC R Turnhout-Brussel en door drie treinen op de lijn 26, het oostelijke ringspoor rond Brussel.

Dit alles resulteert momenteel in een aanbod op werkdagen van meer dan 270 vertrekkende treinen, waarmee Vilvoorde in de top twintig staat van de best bediende stations van België. Gezien dit heel ruime bestaande aanbod en de capaciteitsbeperking van het spoorwegnet in en om Brussel, kan worden gesteld dat, kwantitatief gezien, het GEN-aanbod in Vilvoorde nu al zo goed als bereikt is.

**08.03 Hans Bonte** (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord.

Als frequent gebruiker van het station merk ik dat het er inderdaad lekker druk is. Een goed treinaanbod komt het openbaar vervoer ten goede. Men ziet dat aan de toename van het aantal reizigers.

Het laatste wat het lokaal bestuur heeft gehoord, is dat een en ander eind 2012 zou gebeuren. Ik hoor nu dat het wordt verschoven naar het investeringsprogramma 2013-2025 en dat het zes jaar zal duren. Dat betekent dat wij de mensen ten vroegste tegen 2020 op een deftige manier zullen kunnen ontvangen.

Ik zal u uitnodigen. Het is niet ver van hier. Men staat daar in weer en wind en de trappen zijn gevaarlijk uitgesleten. Het station van Vilvoorde is werkelijk antireclame voor het reizigersonthaal.

Ik zal dit blijven opvolgen en hoop dat een en ander niet meer tijd in beslag neemt dan strikt noodzakelijk is.

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

**09 Question de Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Pont du Jubilé à Molenbeek" (n° 8832)**

**09 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de Jubelfeestbrug te Molenbeek" (nr. 8832)**

**09.01 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, la presse nous informait ce 19 janvier du flou entourant la rénovation du pont du Jubilé, reliant Molenbeek à Laeken.

Construit en 1905, ce pont, classé en 2007 par la Région bruxelloise, se dégrade fortement et devrait faire l'objet de rénovations, comme le souligne d'ailleurs la Région bruxelloise. Cette dernière a chargé Infrabel, propriétaire de l'ouvrage, de réaliser une analyse précise quant à l'état réel du pont de Jubilé, y compris au niveau des structures portantes.

Selon le porte-parole d'Infrabel, cette analyse démontrerait qu'il n'existe aucun risque pour la stabilité du pont. En conclusion, Infrabel signale qu'au vu de cette absence de risque en matière de sécurité, elle ne compte pas effectuer de rénovation de ce pont.

Nous connaissons évidemment la situation financière du Groupe SNCB, ainsi que les efforts budgétaires demandés à cette entreprise publique. Cependant, en tant que propriétaire de l'ouvrage, Infrabel doit veiller à la sécurité du pont et agir face à sa dégradation progressive, surtout qu'il s'agit d'un ouvrage classé et assez remarquable.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous en dire plus sur l'analyse réalisée par Infrabel? Quelles en sont les conclusions, notamment quant à l'état des structures portantes?

En fonction des résultats de cette analyse, comment se positionne officiellement Infrabel? Divers scénarios sont-ils envisagés – simples travaux d'entretiens, travaux de rénovation plus importants, travaux de consolidation des structures, etc.? Infrabel s'engage-t-elle à organiser une véritable concertation sur ce dossier avec la Région bruxelloise afin de décider de ce qu'il faut faire pour ce pont?

**09.02 Paul Magnette**, ministre: Madame la présidente, madame Lalieux, selon le rapport de visite approfondie établi en 2010, aucun problème structurel majeur n'avait été constaté, mis à part une réduction de section ponctuelle de parties en acier d'éléments secondaires sous l'effet de la corrosion. Si l'évolution est évidemment à suivre, une intervention immédiate n'est cependant pas nécessaire selon Infrabel.

Les travaux de maintenance doivent être scindés en deux phases: en premier lieu, le renouvellement de la jupe étanche sous le revêtement routier et, ultérieurement, la maintenance de la structure en acier sous-jacente par sablage, réparation et peinture, ainsi que des parties en béton, notamment le bas-côté du trottoir. Ces travaux ne sont pas encore planifiés.

La SNCB Holding se déclare, bien entendu, prête à lancer une concertation avec la Région bruxelloise et la ville de Bruxelles. Une coordination avec le gestionnaire de la voirie sera de toute façon indispensable pour le renouvellement de l'étanchéité du pont.

**09.03 Karine Lalieux** (PS): Monsieur le ministre, merci. Si j'ai bien compris, c'est le Holding qui a le pont en charge et non Infrabel. C'est bien. Nous prendrons donc contact avec le Holding: c'est plus facile dans ce sens pour la concertation.

Je demanderai donc au Holding la mise à disposition de son étude afin de connaître l'avancement de ses travaux.

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

La **présidente**: La question n° 9320 de M. Josy Arens est reportée. La question n° 9325 de M. Olivier Destrebecq est transformée en question écrite. Mme Gerkens viendra plus tard.

De heer Vandeput komt misschien later terug. De heer Schoofs is er niet. Vraag nr. 9379 van de heer Van Biesen is omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 9385 van de heer Arens wordt uitgesteld. Wij komen dus opnieuw aan een vraag van de heer Dedecker.

**09.04 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, de heer Schoofs was hier wel even geweest, maar omdat hij ervan uitging dat de agenda niet zo snel afgewerkt zou zijn, is hij weer naar buiten gegaan.

De **voorzitter**: Wanneer hij terugkomt, zullen wij hem nog aan het woord laten.

**10 Vraag van de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mogelijke belangenvermenging in de raad van bestuur van Belgacom" (nr. 9402)**

**10 Question de M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "une éventuelle confusion d'intérêts au sein du conseil d'administration de Belgacom" (n° 9402)**

**10.01 Peter Dedecker** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, deze vraag sluit enigszins aan bij de interpellatie van daarnet, maar ik heb ze later apart ingediend. Zij gaat eveneens over de autonomie van de raad van bestuur van het overheidsbedrijf Belgacom.

De raad van bestuur van Belgacom bestaat deels uit bestuurders die zijn aangesteld door de Belgische Staat, en deels uit onafhankelijke bestuurders. Voor die onafhankelijke bestuurders geldt dat zij geen belangrijke financiële voordelen mogen ontvangen van de Belgacomgroep. Net als alle personeelsleden van de groep moeten zij het reglement inzake belangenconflicten naleven en altijd handelen in het belang van Belgacom. Dat lijkt mij logisch.

Volgens mijn bronnen is een van de leden van de raad van bestuur ook advocate aan de Brusselse balie en was zij in die hoedanigheid actief voor de Franstalige mediaregulator CSA. Ik zeg wel degelijk: was. CSA is deels bevoegd voor het reguleren van Belgacom en krijgt dus regelmatig vertrouwelijke informatie over het bedrijf.

Tevens is de betrokkene opnieuw advocaat voor een aantal buitenlandse omroepen. Zij vertegenwoordigt ze

in de onderhandelingen met de telecomoperatoren, dus zowel Belgacom als concurrenten van Belgacom, over de vergoedingen voor doorgifte van de signalen van die groepen.

Ten eerste, zijn er onafhankelijke bestuurders die ooit als advocaat van Belgacom een financiële vergoeding ontvingen voor geleverde diensten? Zo ja, wie? Hoe valt dat volgens u te verzoenen met hun statuut als onafhankelijk bestuurder bij de vennootschap en met de eis van onafhankelijkheid, zoals bepaald in het charter van de raad van bestuur van Belgacom?

Ten tweede, hoe valt de naleving van het charter in het bijzonder de belofte steeds te handelen in het belang van Belgacom, te verzoenen met het feit dat de betrokkene als advocate optreedt voor een aantal buitenlandse omroepen, die leverancier zijn van Belgacom of concurrent ervan? Welke garanties zijn er inzake het beschikken over vertrouwelijke informatie van de verschillende partijen?

Dezelfde vraag kan natuurlijk worden gesteld over de activiteiten van de betrokkene in het verleden, als advocate van CSA.

Ten derde, vindt u het, los van juridische en deontologische bezwaren, als mens, als minister, als verantwoordelijke normaal dat een lid van de raad van bestuur wiens taak het is het management van het overheidsbedrijf te controleren, door hetzelfde management wordt ingehuurd als raadgeefster en bovendien blijkt te werken als raadgeefster van leveranciers van het overheidsbedrijf?

Ten vierde, in hoeverre kwam de kwestie al aan bod in de raad van bestuur van het bedrijf? Wat was de houding van uw regeringscommissaris ter zake? Uw regeringscommissaris moet niet alleen de naleving van de wet van 1969 garanderen, maar ook die van de charters en de statuten van Belgacom.

Ten vijfde, zult u maatregelen nemen? Zo ja, welke? Alvast bedankt voor uw antwoord.

**10.02** Minister **Paul Magnette**: Mijnheer Dedecker, zoals aangegeven in het jaarverslag 2010 van Belgacom, werden in 2010 advocaatdiensten geleverd aan Belgacom door een advocatenkantoor verbonden aan een lid van de raad van bestuur, voor een totaal bedrag van 44 138 euro en 8 % kosten.

De statuten van Belgacom bepalen dat drie van de bestuurders die door de andere aandeelhouders dan de Staat worden benoemd, onafhankelijk moeten zijn in de zin van artikel 526ter van het Wetboek van Vennootschappen, dat werd ingevoerd door de wet van 17 december 2008. Het artikel bepaalt dat een kandidaat voor een dergelijk onafhankelijk bestuurdersmandaat geen significante zakelijke relatie met de vennootschap mag hebben of mag gehad hebben in het voorbije boekjaar.

Voor de bestuurders die voor de inwerkingtreding van de wet van 17 december 2008 waren benoemd, is die voorwaarde van toepassing vanaf 1 juli 2011.

De onafhankelijkheid van een bestuurder die niet door de Staat wordt benoemd, dient te worden nagegaan door het benoemings- en bezoldigingscomité op het moment van de benoeming en vervolgens jaarlijks na de benoeming.

Tot slot heeft de raad van bestuur van Belgacom regels over de transacties van verbonden partijen aangenomen. Die bepalen onder andere dat iedere transactie betreffende een bestuurder met een verbonden partij aan de voorzitter van de raad van bestuur moet worden opgedragen en door het auditcomité moet worden goedgekeurd.

Het komt er voor de bestuurder op neer om de toestemming van de raad van bestuur te krijgen om zich te engageren.

Op de tweede vraag, artikel 523 van het Wetboek van Vennootschappen bepaalt dat, indien een bestuurder een belang heeft dat strijdig is met een beslissing of een verrichting die tot de bevoegdheid van de raad van bestuur behoort, hij dat moet medelen aan de andere bestuurders voor de raad van bestuur een besluit neemt.

Volgens de inlichtingen die ik van Belgacom heb gekregen, is er geen verklaring van belangenconflict door een bestuurder over de advocatendiensten geweest.

Op de laatste vragen, met de informatie waarover ik tegenwoordig beschik, heb ik geen reden om te denken dat de juridische en beroepsethische regels zijn geschonden. Bovendien moet u weten dat ik een onderhoud heb gevraagd tussen mijn kabinet en alle regeringscommissarissen die aanwezig zijn in de overheidsbedrijven waarvoor ik bevoegd ben.

Ik zal ervoor zorgen dat het punt op de agenda staat bij de volgende vergadering van mijn kabinetschef met de regeringscommissaris bij Belgacom.

**10.03 Peter Dedecker** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, dat heel wat uitgebreider en diepgaander is dan het antwoord van daarnet.

U zegt dat het hier om een bedrag van 44 000 euro gaat. Dat werd goedgekeurd door het remuneratiecomité. De vraag is natuurlijk wat significant is. 44 000 euro lijkt mij geen klein bedrag. Ik vraag mij af in hoeverre het remuneratiecomité zijn werk heeft gedaan.

Voorts verklaart u dat er geen melding werd gedaan van de activiteiten voor een van de leveranciers van Belgacom? Dat klopt, neem ik aan? Dat is dan vrij opmerkelijk. Dat lijkt mij in strijd te zijn met het charter. Men heeft het blijkbaar naast zich neergelegd. Ik hoop dat u maatregelen neemt, dat het ter sprake komt in het onderhoud met uw regeringscommissarissen, dat daar een staartje aan komt en dat u ons op de hoogte houdt.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**11 Vraag van de heer Bert Schoofs aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de gewijzigde dienstverlening met betrekking tot lijn 15 Hasselt-Beringen-Leopoldsburg-Mol-Antwerpen" (nr. 9371)**

**11 Question de M. Bert Schoofs au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la modification de la desserte ferroviaire sur la ligne 15 Hasselt-Beringen-Bourg-Léopold-Mol-Anvers" (n° 9371)**

**11.01 Bert Schoofs** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, blijkbaar heeft de bestaande rechtstreekse lijn 15 Hasselt-Beringen-Leopoldsburg-Mol-Antwerpen, in het licht van de nieuwe dienstregeling van december 2011, het station van Mol als terminus gekregen. Reizigers die zich vanuit noordwest-Limburg naar Antwerpen begeven worden door deze maatregel gedwongen in Mol over te stappen op de IR-trein die van Neerpelt komt met bestemming Antwerpen. Dit houdt alweer een vermindering in van het reiscomfort, niet alleen voor de provincie in het algemeen, maar zeker ook voor de betrokken regio die in verhouding niet meteen over de meest comfortabele en snelle verbindingen beschikt.

Deze maatregel werd eerder genomen in het kader van de elektrificatie van het deelstuk Herentals-Mol van lijn 15. Die werken zijn inmiddels blijkbaar uitgesteld, maar toch werd de gewijzigde dienstregeling, die daarvoor in het vooruitzicht werd gesteld, behouden. Wat is de zin van deze maatregel nu de werken voor onbepaalde tijd werden uitgesteld?

Wat is de reden voor het feit dat de rechtstreekse verbinding werd ingeperkt en voor meerdere ritten omgezet werd in een niet-rechtstreekse lijn, dit wil zeggen met een overstapregeling?

Aanvankelijk was gepland dat deze maatregel alleen tijdens het weekend zou gelden. Waarom is hiervan afgeweken, want blijkbaar gebeurt dit ook tijdens de week?

**11.02 Minister Paul Magnette:** De dienstregelingen van de lijnen 15 en 19 werden in december 2011 gewijzigd, met het oog op de geplande werken voor de elektrificatie van de lijn 15 tussen Herentals en Mol. Die werken zouden worden uitgesteld, maar er is daarover door Infrabel nog geen definitieve beslissing genomen. Indien de geplande elektrificatiewerken niet zouden plaatsvinden, wat ik niet hoop, zullen de technische diensten van de NMBS zo snel mogelijk de wijzigingen aan de dienstregelingen ongedaan maken.

De startdatum zal afhankelijk zijn van het onderzoek naar de beschikbaarheden en mogelijkheden aan capaciteit bij de infrastructuurbeheerder, alsook van de beschikbaarheden van materieel en personeel. Van een voorgestelde regeling waarbij de dienstregelingen enkel tijdens de weekends zouden wijzigen, heeft de

NMBS geen weet.

**11.03 Bert Schoofs** (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Alleen de termijnen zijn mij niet duidelijk. Ik hoop dat het op zeer korte termijn zal gebeuren. Het is inderdaad het een of het ander. Indien er een elektrificatie komt, dan kan de wijziging van de dienstregelingen behouden blijven, maar de elektrificatie moet er dan wel op korte termijn komen. Indien de elektrificatie niet binnen afzienbare tijd kan plaatsvinden, dan moet men de dienstregelingen in eer herstellen, anders is men de reizigers voor het lapje aan het houden. Dat kan niet.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**12 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het medisch onderzoek voor het spoorpersoneel" (nr. 9467)**

**12 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'examen médical pour le personnel des chemins de fer" (n° 9467)**

**12.01 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, het treinpersoneel, zowel de treinbestuurders als de treinbegeleiders, wordt regelmatig onderworpen aan een medisch onderzoek. In sommige gevallen dient echter ook bijkomend onderzoek te gebeuren. Men deelt mij mee dat het personeel vooraf niet altijd wordt ingelicht over dat bijkomend onderzoek, niet over de motivatie noch over de redenen waarom men dat onderzoek wenst te voeren.

Uit welke onderzoeken bestaat het jaarlijks medisch onderzoek voor treinbestuurders en treinbegeleiders?

Is er voor het driejaarlijks medisch onderzoek ter hercertificatie van de treinbestuurders en treinbegeleiders in een bijkomend onderzoek voorzien? Zo ja, welk onderzoek? Door wie werd het opgelegd?

Werd overleg gepleegd met de vakbonden over een eventueel bijkomend onderzoek?

Waarom wordt het personeel vooraf niet ingelicht over een eventueel bijkomend onderzoek?

**12.02 Minister Paul Magnette:** Mevrouw de voorzitter, mijnheer Veys, na hun aanstelling moeten treinbestuurders ten minste elke drie jaar een medische controle op hun lichamelijke geschiktheid ondergaan. Zodra zij de leeftijd van vijfenvijftig jaar hebben bereikt, worden zij jaarlijks gecontroleerd.

De lichamelijke geschiktheid wordt regelmatig gecontroleerd, met name na elk arbeidsongeval of bij werkonderbrekingen ten gevolge van een ongeval met personen, na een schorsing om veiligheidsredenen en eventueel na een ziekteverlof van dertig dagen of meer.

Deze medische tests worden aangevuld met een verplicht psychologisch onderzoek wanneer de treinbestuurder voor de eerste keer wordt gecertificeerd of wanneer hij een veiligheidsfout begaat.

Treinbegeleiders moeten tot de leeftijd van 62 jaar elke drie jaar worden onderzocht. Vanaf de leeftijd van 62 jaar gebeurt zulks jaarlijks.

De arbeidsgeneesheer moet de periodiciteit van de onderzoeken verhogen, indien hij zulks, rekening houdende met de gezondheidstoestand van het betrokken personeelslid, nodig acht.

Behalve het periodiek medische onderzoek moet een aanvullend specifiek medisch onderzoek en/of een aanvullende psychologische beoordeling worden uitgevoerd, wanneer daartoe aannemelijke redenen zijn. Het kan in het bijzonder nodig zijn na een incident of ongeval dat aan menselijk falen van het betrokken personeelslid te wijten is of na een ziekteverlof van langer dan dertig dagen.

De periodieke tests omvatten zowel voor treinbestuurders als voor treinbegeleiders een algemeen medisch onderzoek, het testen van de zintuigen, een onderzoek van bloed of urine op suikerziekte en andere ziektebeelden die bij het klinische onderzoek naar voren zijn gekomen en een onderzoek naar het gebruik van verdovende middelen, wanneer daartoe klinische aanwijzingen zijn. Voor treinbestuurders van veertig

jaar en ouder is een ECG in rust eveneens noodzakelijk.

Al deze tests zijn ingepland. Het personeel wordt tijdig ingelicht.

Het medische onderzoek voor treinbestuurders en treinbegeleiders wordt, enerzijds, bepaald door het koninklijk besluit van mei 2003 betreffende het gezondheidstoezicht op de werknemers en, anderzijds, door verschillende wetten betreffende de spoorwegveiligheid.

De vakbonden zijn op de hoogte van de procedures in kwestie.

**12.03 Tanguy Veys** (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik heb geen repliek.

*Het incident is gesloten.*

*L'incident est clos.*

**13 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de herstelling van defecte liften in de stations van de NMBS" (nr. 9468)**

**13 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la réparation d'ascenseurs défectueux dans les gares de la SNCB" (n° 9468)**

**13.01 Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, mijn aandacht werd gevat door een klacht. Het is de eerste keer dat ik inzake het beleid van de NMBS bij defecte apparatuur dergelijke omstandigheden verneem. Nu betreft het een lift maar soms gaat het ook over een roltrap.

De klantvriendelijkheid of zeker de efficiëntie en het probleemoplossend werken staan niet voorop. Ik verneem dat in het gerenoveerde station van Antwerpen de minder mobiele reizigers of reizigers met zware koffers zich niet alleen met de roltrap maar ook met een lift van de inkomhal naar het perron kunnen begeven of omgekeerd. In de inkomhal van het station Antwerpen-Centraal is echter al maandenlang een van deze liften defect. Wie dacht dat wij begin februari aan het einde van deze lijdensweg zouden zijn, had het verkeerd voor.

Een bericht werd opgehangen. Dat bericht luidde niet "Beste reizigers, onze excuses dat de lift zo lang defect was, ze is nu hersteld". Neen, ineens hing er laconiek de boodschap op "Dit apparaat is tijdelijk buiten gebruik". Men kan discussiëren over het feit of dit er altijd gehangen heeft dan wel of het verwijderd is. In ieder geval, het ergert de gebruikers van het station dat dit allemaal zo lang op zich laat wachten, zeker omdat die lift in sommige omstandigheden zeer noodzakelijk is. Voor minder mobiele mensen of mensen met veel koffers is het niet evident om zich via de trap of de roltrap naar het perron te begeven.

Wordt een beleid gevoerd om defecte liften in stations snel te herstellen? Er kunnen redenen zijn voor het uitstel maar ik heb de indruk dat ook herstellingen aan roltrappen soms opvallend lang op zich laten wachten. Waarom werd de betrokken lift – in zoverre u natuurlijk hebt kunnen detecteren om welke lift het ging – in het centraal station nog niet hersteld? Wat is de reden? Wanneer zal de treinreiziger er opnieuw gebruik van kunnen maken?

**13.02 Minister Paul Magnette:** Algemeen kan men stellen dat alle liften en roltrappen die toegang geven tot de perrons en dus gebruikt worden door de reizigers, eigendom zijn van Infrabel. Het gaat hier over een lift in de zone Kievit van het station Antwerpen-Centraal. Dit is de tweede toegang tot het station. De lift verbindt het straatniveau met de ondergrondse perrons. Er zijn nog twee andere liften die het straatniveau met deze perrons verbinden.

In oktober werd een beschadiging aan de ophangkabels van deze lift vastgesteld. Infrabel heeft voor het onderhoud van deze lift een contract afgesloten met de fabrikant ervan. De levering van zo'n onderdeel, dat eigenlijk zelden defect gaat, duurt echter lang. De lift is inmiddels van nieuwe kabels voorzien. Hij moet nog afgeregeld en herkeurd worden. Hij zal deze week terug in dienst worden gesteld.

Infrabel streeft ernaar om voor het onderhouden van liften zoveel mogelijk onderhoudscontracten met gespecialiseerde firma's af te sluiten. Dergelijke contracten omvatten boetes indien bepaalde beschikbaarheidspercentages niet gehaald worden. Ook de liften die geen toegang geven tot de perrons en

toebehoren aan de NMBS-Holding worden steeds zo spoedig mogelijk hersteld. Dit gebeurt ook op basis van de bestaande contracten en de technische haalbaarheid. Dit allemaal versterkt nog de absolute noodzaak om de structuur van de NMBS-Groep te herzien.

**13.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, bedankt voor uw antwoord en de verduidelijking. Ik ben blij dat de lift na bijna vijf maanden zal worden hersteld. Ik hoop dat de onderhoudscontracten Infrabel in staat stellen om dergelijke problemen steeds op korte termijn aan te pakken. Ook al gaat het over uitzonderlijke omstandigheden, qua service voor de reizigers moet men toch snel optreden.

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

**14 Vraag van de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de maatregelen bij bpost tijdens de winter" (nr. 9473)**

**14 Question de M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les mesures prises chez bpost pendant l'hiver" (n° 9473)**

**14.01 Tanguy Veys (VB):** Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, vorig jaar werd mijn aandacht getrokken door een lezersbrief in het weekblad *Humo* waarin een werknemer van bpost schreef dat hij tijdens de dure weersomstandigheden en winterperiode — die wij dit jaar ook meemaken — tevergeefs had gevraagd om winterbanden te plaatsen op het voertuig van bpost, dat hij gebruikt. Dat verzoek was volgens mij nochtans verantwoord, en dezer dagen evenzeer.

Mijnheer de minister, welk beleid voert bpost bij dergelijke weersomstandigheden voor het personeel dat op de baan moet?

Welke extra voorzieningen worden er genomen voor het personeel dat bij dergelijke weersomstandigheden de fiets of de auto gebruikt?

In welke mate worden de voertuigen van bpost uitgerust met winterbanden?

In welke mate is het de chauffeurs van bpost toegelaten om op een voertuig van bpost winterbanden te plaatsen? Hoe wordt daarmee omgegaan als een personeelslid die vraag stelt? Welke afwegingen worden er gemaakt en wat wordt al dan niet toegestaan?

**14.02 Minister Paul Magnette:** Mevrouw de voorzitter, het nationaal coördinatiecentrum van bpost, dat instaat voor de dagelijkse opvolging en begeleiding van de uitreikingactiviteiten, zal aan de kantoren de algemene staat van de wegen en de weersomstandigheden per regio melden. In de winterperiode zal deze informatie twee maal per dag verstrekt worden. Het nationaal coördinatiecentrum baseert zich hiervoor op de gegevens van de meteorologische wing van de luchtcomponent van Defensie.

Men onderscheidt verschillende fases. Bij een lichte of matige wintertoestand worden de uitreikers aangespoord tot voorzichtigheid en worden de normale voorzorgsmaatregelen genomen. Bij een zware wintertoestand zal de lokale verantwoordelijke de nodige beslissingen nemen op basis van de toestand van de plaatselijke wegen. Indien de wegen gestrooid en berijdbaar zijn, gebeurt de uitreiking zoals voorzien maar wordt aan de chauffeurs en de aan uitreikers gevraagd alle hulpmiddelen onmiddellijk te gebruiken en hun gedrag aan te passen aan de omstandigheden.

Indien de wegen nog niet berijdbaar zijn zonder onverantwoorde risico's, wordt de uitreiking van de kranten met één uur uitgesteld. Indien na dat uur de toestand niet verbeterd is, wordt de uitreiking van de kranten opnieuw uitgesteld; eventueel zal de vervroegde uitreiking van de kranten met de gewone uitreiking gebeuren. Indien de weersomstandigheden extreem slecht blijven, kan de uitreiking van de rechtstreekse bundels uitgesteld worden tot de wegen berijdbaar zijn. Ook het uitgangsuur van de gewone uitreiking kan stelselmatig met 15 minuten worden uitgesteld. Indien de plaatselijke toestand van het wegennet zo slecht blijft dat de brievenbussen van bepaalde huizen, straten, wijken of de hele gemeente of uitreikzone niet bereikbaar zijn, mag daar de uitreiking tijdelijk volledig worden opgeschort. De briefwisseling wordt dan bij de eerstvolgende gelegenheid uitgereikt.

Uit een analyse van de arbeidsongevallen bij winterse weersomstandigheden is gebleken dat de bromfietsdiensten het grootste risico lopen. De briefwisseling van deze bromfietsdiensten zal dan op een andere manier worden uitgereikt, waarbij vijf bromfietsdiensten samengebracht worden tot één autodienst.

Bij dergelijke weersomstandigheden krijgen de uitreikers, voet-, fiets- en bromfietsdiensten, eveneens de toestemming om hun eigen voertuig te gebruiken, op vrijwillige basis. Dit voertuig zal in dat geval en voor het betreffende traject verzekerd zijn door bpost.

Bpost stelt zijn medewerkers een set werkkledij ter beschikking waarin reeds aangepaste winterkleding is vervat. In een aantal kantoren worden de voertuigen uitgerust met winterbanden. De bestelwagens die gebruikt worden in zones met streng winterweer zijn uitgerust met winterbanden. De keuze is gebaseerd op de statistieken van het Koninklijk Meteorologisch Instituut.

**14.03 Tanguy Veys (VB):** Mijnheer de minister, ik wil nog even inpikken op het gegeven dat de keuze wordt gebaseerd op de statistieken van het KMI. Het feit dat ik geconfronteerd werd met die klacht, maakt toch duidelijk dat het niet altijd eenduidig is wanneer die winterbanden moeten of mogen gebruikt worden. Ter zake moet nog een en ander worden getoetst.

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

**15 Vraag van mevrouw Rita De Bont aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de plannen met het station Mortsel-Oude-God" (nr. 9437)**

**15 Question de Mme Rita De Bont au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les projets relatifs à la gare de Mortsel-Oude-God" (n° 9437)**

**15.01 Rita De Bont (VB):** Mijnheer de minister, het station Mortsel-Oude-God werd vorig jaar volledig gerenoveerd, nadat enkele jaren geleden de treinverbindingen werden aangepast, zodat er vanuit de stad Mortsel een snelle treinverbinding naar zowel Brussel als Antwerpen tot stand is gekomen.

De stad Mortsel investeerde, ter gelegenheid van de modernisering van het plein voor het station en de verlenging van de tramlijn, in de bouw van een grote parkeergarage en, samen met de NMBS, in een nieuw fietspunt. Het station Mortsel-Oud-God kan dus ontegensprekelijk als een mobiliteitsknooppunt in de zuidrand van Antwerpen worden beschouwd.

De verbazing was groot toen een half jaar geleden in de krant verscheen dat het station Mortsel-Oude-God mee opgenomen was in de lijst van 38 stations die de NMBS tegen het einde van dit jaar wenst te sluiten, juist nu het aantal passagiers dat van het station gebruikmaakt aan het stijgen is. Bovendien werd er bij de renovatie van het station ook geïnvesteerd in de toegankelijkheid van de loketten voor rolstoelgebruikers en zou het maar een kleine investering vragen om ook de sporen toegankelijk te maken voor minder mobiele klanten, via de parkeergarage in aanbouw. Assistentie op de perrons zou natuurlijk nog altijd noodzakelijk blijven om minder mobiele gebruikers op de trein te helpen.

Ik heb de volgende vragen.

Kan het bericht dat het station Mortsel-Oude-God zijn loketfunctie zou verliezen als een fout in de communicatie worden beschouwd of is er werkelijk een beslissing in die zin genomen? De betrokkenen hebben daarover nog niets op papier ontvangen. Wanneer werd die beslissing genomen, indien er zo'n beslissing genomen is, en wat was de omvang van de laatste investeringen om van het station Mortsel-Oude-God wellicht het duurste wachthuisje van Vlaanderen te maken? Is men ook nog van plan om de liften naar de perrons te herstellen of gebruik te maken van een schuin vlak om via de parkeergarage de sporen te kunnen bereiken?

Moet er ook permanentie in het station aanwezig zijn als men wil behoren tot de vijftig stations die volgens de NMBS tegen 2018 via liften of oprijvlakken voor mindervalide patiënten toegankelijk worden gemaakt?

Indien men heeft besloten om de loketten te sluiten, wat kan men dan nog ondernemen om de NMBS op andere gedachten te brengen?

**15.02** Minister **Paul Magnette**: Mevrouw de voorzitter, mevrouw De Bont, in het raam van de besparingsmaatregelen heeft de raad van bestuur van de NMBS zijn akkoord gegeven om loketten te sluiten in niet-rendabele stations en wel volgens drie voorwaarden.

Ten eerste, de klant moet de mogelijkheid hebben om een ticket te kopen via een automaat.

Ten tweede, van de eerste tot de laatste trein moet er een wachtzaal beschikbaar zijn.

Ten derde, er moet vooraf sociaal overleg worden gepleegd.

Het loket van het station Mortsel-Oude-God kan enkel worden gesloten als de drie voorwaarden zijn vervuld.

Onder een niet-rendabel station wordt verstaan dat er slechts weinig reizigers hun vervoerbewijs aanschaffen en dat de opstappende klanten meestal over een abonnement beschikken.

Het stationsgebouw van Mortsel-Oude-God werd recent nog gerenoveerd. Aan de buitenzijde werden de gevels en het dak, inclusief isolatie, volledig vernieuwd. Binnenin werden het sanitair, de wachtzaal en de lokalen voor het fietspunt volledig gerenoveerd.

De NMBS-Holding heeft nog geen contact opgenomen met de stad om de toekomst van het stationsgebouw samen te bespreken.

Met de NMBS werd de afspraak gemaakt dat de NMBS een vergadering zal beleggen met alle betrokken gemeenten en steden waar de loketfunctie van een station zal sluiten en dat de NMBS-Holding, directie Stations, op die vergaderingen uitgenodigd zal worden met het oog op de bespreking van de verdere toekomst en het gebruik van het stationsgebouw.

Tot nu toe is er voor Mortsel-Oude-God nog geen datum vastgelegd.

Het fietspunt in het stationsgebouw van Mortsel-Oude-God zal zeker behouden blijven. Met de uitbaters van het fietspunt zal bekeken worden of zij geïnteresseerd zijn om bijkomende lokalen in te nemen en om de wachtzaal open te houden.

Infrabel heeft in de periode 2010-2011 in de herstelling van de toegangen naar de perrons ongeveer 87 000 euro geïnvesteerd.

Een studie ter vernieuwing van de liften te Mortsel-Oude-God is momenteel lopende. De budgetten voor de invoering van de werken zijn voorzien in het investeringsprogramma van 2012.

**15.03** **Rita De Bont** (VB): Mijnheer de minister, u zegt dat die vergadering nog moet plaatsvinden, maar ik heb niet heel duidelijk uit uw antwoord kunnen afleiden of de beslissing in verband met de sluiting van de loketten definitief is.

Indien het aantal gebruikers van die loketten zou toenemen, zou daar eventueel nog een mogelijkheid zijn dat er genoeg gebruikers zijn, zodat teruggekomen kan worden op die beslissing?

Dat heeft men u ook niet meegedeeld?

Daarover zou eventueel nog kunnen worden onderhandeld. De beambte verkoopt immers niet alleen kaartjes aan die loketten, maar heeft nog een andere functie. Hij verstrekt inlichtingen en biedt andere dienstverlening aan aan mindermobiele gebruikers.

Dat zou ook wegvallen als er geen permanentie meer zou zijn in het station. Dat moet ook worden meegenomen in de bespreking vooraleer men de definitieve beslissing neemt om de loketten te sluiten.

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

**16** **Question de Mme Muriel Gerkens au ministre des Entreprises publiques, de la Politique scientifique**

**et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la construction d'une nouvelle gare Liège-Palais" (n° 9364)**

**16** **Vraag van mevrouw Muriel Gerkens aan de minister van Overheidsbedrijven, Wetenschapsbeleid en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bouw van een nieuw station Luik-Paleis" (nr. 9364)**

**16.01** **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, la Gare du Palais représente un héritage de la période des grands travaux des années septante autour de la place Saint-Lambert. Elle dessert le cœur-même de la Ville de Liège, dite Cité ardente.

La salle d'accueil des voyageurs est pourvue de guichets mais elle est installée au sous-sol. Il en résulte des difficultés d'accès pour les personnes à mobilité réduite, mais aussi des conditions de travail peu agréables ainsi qu'un manque flagrant de visibilité dans l'espace urbain. Surtout, des inondations se produisent quand des orages importants éclatent.

Compte tenu de tout cela, dans le cadre du schéma-directeur de réaménagement de la place Saint-Lambert, il avait été décidé de construire un bâtiment public en surface, au-dessus des voiries. Il s'agissait d'améliorer la visibilité de la gare, d'en permettre un accès plus aisé et, partant, d'augmenter le nombre de voyageurs – aujourd'hui, plus ou moins 3 500 par jour. Le permis d'urbanisme a été délivré en 2008, mais les travaux n'ont jamais été entrepris. En revanche, depuis deux ans, les installations sont rafraîchies.

Quatre escalators communiquent avec les quais. Toutefois, ils sont en panne depuis plusieurs années, rendant les lieux inaccessibles aux personnes à mobilité réduite. Voici quelques semaines, un escalator flambant neuf a été mis en place afin d'accéder à la salle des guichets. L'investissement est assez lourd. Cela signifie-t-il que l'on renonce définitivement à la construction d'une gare?

Cela signifie-t-il que l'on va réparer ou remplacer les escalators qui mènent aux quais, du moins un par quai, de manière à rendre la gare accessible aux personnes à mobilité réduite? Ou bien s'agit-il uniquement de la rendre accessible en attendant la date prévue pour le début des travaux?

**16.02** **Paul Magnette**, ministre: Madame Gerkens, la construction de la nouvelle gare de Liège-Palais n'est pas abandonnée par la SNCB Holding. Suite à des adaptations budgétaires, le projet est reporté à 2014-2015 et un nouveau permis d'urbanisme sera introduit dans le courant de l'année 2013. Étant donné ce report du projet dans le temps, le remplacement de l'escalator menant au hall de gare était indiqué et ne constituait pas un investissement inutile. Les autres escalators sont du ressort d'Infrabel, qui confirme également que le projet n'est pas abandonné et qu'il est inscrit dans le plan pluriannuel en cours de négociation.

Pour ce qui concerne les normes PMR, les services compétents vont examiner les solutions et adaptations possibles. La nouvelle gare répondra aux cinq critères d'accessibilité définis en concertation avec le Conseil national supérieur des personnes handicapées, à savoir la présence d'au moins un accès au hall de gare depuis la voirie publique (par suppression de marches ou seuils de portes ou présence de portes automatiques ou d'ascenseurs), la présence d'au moins un accès entre le hall de gare et l'accès aux quais, la présence de lignes de guidage (dalles podotactiles) pour les personnes malvoyantes, la présence de sanitaires adaptés lorsque la gare est équipée de sanitaires et la présence de parkings PMR.

**16.03** **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie. Tout ceci se trouvera dans le plan d'investissement 2013. N'avez-vous pas de date précise pour les réalisations visant à répondre aux besoins des PMR? Pour l'instant, ces personnes ne peuvent se rendre qu'au guichet!

**16.04** **Paul Magnette**, ministre: (...)

**16.05** **Muriel Gerkens** (Ecolo-Groen): Je me permets d'insister. Cette gare est au centre de la ville. S'il faut attendre deux ans avant le début des travaux et puis, sans doute, un an ou plus pour les réaliser, il faudra alors que l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite soit effective dans le courant de 2012-2013.

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

*La réunion publique de commission est levée à 16.06 heures.*

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.06 uur.*