



CHAMBRE DES REPRESENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTEGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

Mercredi
17-07-2013
Matin

Woensdag
17-07-2013
Voormiddag

N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	Parti Socialiste
CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
MR	Mouvement réformateur
sp.a	socialistische partij anders
Ecolo-Groen!	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen!
Open Vld	Open Vlaamse Liberalen en Democraten
VB	Vlaams Belang
cdH	centre démocrate Humaniste
FDF	Fédéralistes démocrates francophones
LDD	Lijst Dedecker
INDEP-ONAFH	Indépendant - Onafhankelijk

Abréviations dans la numérotation des publications :		Afkortingen bij de nummering van de publicaties :	
DOC 53 0000/000	Document parlementaire de la 53 ^e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif	DOC 53 0000/000	Parlementair stuk van de 53 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA	Questions et Réponses écrites	QRVA	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV	Version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)	CRIV	Voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)
CRABV	Compte Rendu Analytique (couverture bleue)	CRABV	Beknopt Verslag (blauwe kaft)
CRIV	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes) (PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)	CRIV	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaalde beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen) (PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)
PLEN	Séance plénière	PLEN	Plenum
COM	Réunion de commission	COM	Commissievergadering
MOT	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)	MOT	Moties tot besluit van interpellaties (op beigeleurig papier)

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants	Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers
Commandes :	Bestellingen :
Place de la Nation 2	Natieplein 2
1008 Bruxelles	1008 Brussel
Tél. : 02/ 549 81 60	Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74	Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be	www.dekamer.be
e-mail : publications@lachambre.be	e-mail : publicaties@dekamer.be

SOMMAIRE

Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la ponctualité des trains sur la ligne Courtrai-Zottegem-Bruxelles" (n° 17372)

Orateurs: **Jenne De Potter, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les départs chez bpost" (n° 17893)

Orateurs: **Miranda Van Eetvelde, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation du billet 'Senior'" (n° 17963)

Orateurs: **Josy Arens, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- M. Peter Vanvelthoven au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Rhin de fer" (n° 17998)

- M. Peter Luykx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise à l'ordre du jour du Conseil des ministres du dossier relatif au Rhin de fer" (n° 18706)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du Rhin de fer" (n° 18818)

Orateurs: **Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'entrée en bourse de bpost" (n° 18149)

INHOUD

Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stiptheid op de lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel" (nr. 17372)

Sprekers: **Jenne De Potter, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het personeelsverlies bij bpost" (nr. 17893)

Sprekers: **Miranda Van Eetvelde, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van het seniorenbiljet" (nr. 17963)

Sprekers: **Josy Arens, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de IJzeren Rijn" (nr. 17998)

- de heer Peter Luykx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de agendering van het IJzeren Rijn-dossier op de ministerraad" (nr. 18706)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 18818)

Sprekers: **Peter Vanvelthoven, Peter Luykx, Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beursgang van bpost" (nr. 18149)

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'entrée en bourse de bpost" (n° 18275) 9
- M. David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beursgang van bpost" (nr. 18275) 9
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le respect de la législation lors du processus d'entrée en bourse" (n° 18365) 9
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het respecteren van de wettelijke voorschriften in het beursgangproces" (nr. 18365) 9
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les options sur actions dont bénéficie le personnel de bpost" (n° 18317) 9
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aandelenopties voor de personeelsleden van bpost" (nr. 18317) 9
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne médiatique de bpost et le rôle de la FSMA" (n° 18398) 9
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mediacampagne van bpost en de rol van de FSMA" (nr. 18398) 9
- Orateurs:* **André Frédéric**, président du groupe PS, **Miranda Van Eetvelde**, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, **Linda Musin**
- Sprekers:* **André Frédéric**, voorzitter van de PS-fractie, **Miranda Van Eetvelde**, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, **Linda Musin**
- Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fiabilité et l'évolution de RailTime" (n° 18240) 11
- Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de betrouwbaarheid en evolutie van RailTime" (nr. 18240) 11
- Orateurs:* **André Frédéric**, président du groupe PS, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, **Katrin Jadin**
- Sprekers:* **André Frédéric**, voorzitter van de PS-fractie, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, **Katrin Jadin**
- Question de Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les horaires de train de la ligne Liège-Namur" (n° 18255) 13
- Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstregeling voor de treinverbinding Luik-Namen" (nr. 18255) 13
- Orateurs:* **Katrin Jadin**, **Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes
- Sprekers:* **Katrin Jadin**, **Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden
- Questions jointes de 15
- Samengevoegde vragen van 15
- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nuisances persistantes pour les voyageurs à la suite de la reprise partielle de la circulation des trains sur les lignes 50 et 53" (n° 18219) 15
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de blijvende hinder voor de treinreizigers na de gedeeltelijke hervatting van de dienstverlening op lijnen 50 en 53" (nr. 18219) 15
- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la limitation de l'offre de service sur la ligne Alost-Bruxelles" (n° 18461) 15
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beperkte dienstverlening op de lijn Aalst-Brussel" (nr. 18461) 15
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur 15
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote 15

"la catastrophe de Wetteren" (n° 18349)		Steden, over "de ramp in Wetteren" (nr. 18349)	
- Mme Sarah Smeyers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes persistants sur le rail après l'accident de Wetteren" (n° 18425)	15	- mevrouw Sarah Smeyers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende moeilijkheden op het spoor na het ongeval in Wetteren" (nr. 18425)	15
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les perturbations du trafic ferroviaire à la suite de la catastrophe de Wetteren" (n° 18819)	15	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hinder op de spoorlijn ten gevolge van de treinramp in Wetteren" (nr. 18819)	15
<i>Orateurs:</i> Ronny Balcaen, Sarah Smeyers, Tanguy Veys, Karin Temmerman , présidente du groupe sp.a, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, Rosaline Mouton, Damien Thiéry, Bercy Slegers, Frank Wilrycx		<i>Sprekers:</i> Ronny Balcaen, Sarah Smeyers, Tanguy Veys, Karin Temmerman , voorzitter van de sp.a-fractie, Jean-Pascal Labille , ministre van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, Rosaline Mouton, Damien Thiéry, Bercy Slegers, Frank Wilrycx	
Questions jointes de	21	Samengevoegde vragen van	21
- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le malaise chez Belgacom" (n° 18267)	21	- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de malaise bij Belgacom" (nr. 18267)	21
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes de personnel persistants chez Belgacom" (n° 18270)	21	- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende personeelsproblemen bij Belgacom" (nr. 18270)	21
- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux départs en série à la tête de Belgacom" (n° 18296)	21	- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe uitstroom van verscheidene topmanagers bij Belgacom" (nr. 18296)	21
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux licenciements à la tête de Belgacom" (n° 18346)	21	- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe ontslagen bij het topkader van Belgacom" (nr. 18346)	21
<i>Orateurs:</i> Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes		<i>Sprekers:</i> Tanguy Veys, Jean-Pascal Labille , ministre van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden	
Questions jointes de	23	Samengevoegde vragen van	23
- M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de deux chaînes allemandes de l'offre de Belgacom TV" (n° 18367)	23	- de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van twee Duitse zenders uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 18367)	23
- Mme Katrin Jadin au premier ministre sur "la suppression des chaînes allemandes ARD et ZDF du programme de Belgacom TV" (n° 18414)	23	- mevrouw Katrin Jadin aan de eerste minister over "het schrappen van de Duitse zenders ARD en ZDF uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 18414)	24
<i>Orateurs:</i> Josy Arens, Jean-Pascal Labille , ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, Steven Vandeput		<i>Sprekers:</i> Josy Arens, Jean-Pascal Labille , ministre van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, Steven Vandeput	
Question de M. Steven Vandeput au ministre des	25	Vraag van de heer Steven Vandeput aan de	25

Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les bus remplaçant des trains supprimés" (n° 18323)

Orateurs: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication de la SNCB à propos de la fuite de données de décembre 2012" (n° 18324)

Orateurs: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 18325)

- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les critiques formulées par l'Union Wallonne des Entreprises à l'encontre du plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 18354)

Orateurs: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence d'octroi d'une compensation pour retard de train en cas de grèves annoncées au préalable" (n° 18326)

Orateurs: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes

Questions jointes de
- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "Belgacom" (n° 18419)

- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de Didier Bellens" (n° 18421)

- Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les propos du CEO de Belgacom relayés par la presse" (n° 18449)

minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bussen ter vervanging van afgeschafte treinverbindingen" (nr. 18323)

Sprekers: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de communicatie van de NMBS over het datalek van december 2012" (nr. 18324)

Sprekers: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 18325)

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek van de Union Wallonne des Entreprises op het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 18354)

Sprekers: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het niet toekennen van compensatie voor treinvertragingen bij vooraf aangekondigde stakingen" (nr. 18326)

Sprekers: **Steven Vandeput, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

Samengevoegde vragen van
- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Belgacom" (nr. 18419)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van Didier Bellens" (nr. 18421)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van de CEO van Belgacom waarover bericht werd in de pers"

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de Didier Bellens" (n° 18456) 33
- Orateurs:* **Valérie De Bue, Christophe Bastin, Peter Dedecker, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes, **Stefaan Van Hecke, Tanguy Veys, Frank Wilrycx, Miranda Van Eetvelde**
- Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'élargissement du conseil d'administration de bpost" (n° 19273) 36
- Orateurs:* **Miranda Van Eetvelde, Jean-Pascal Labille**, ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes
- (nr. 18449)
- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van Didier Bellens" (nr. 18456) 33
- Sprekers:* **Valérie De Bue, Christophe Bastin, Peter Dedecker, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, **Stefaan Van Hecke, Tanguy Veys, Frank Wilrycx, Miranda Van Eetvelde**
- Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van de raad van bestuur van bpost" (nr. 19273) 36
- Sprekers:* **Miranda Van Eetvelde, Jean-Pascal Labille**, minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden

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

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

du

van

MERCREDI 17 JUILLET 2013

WOENSDAG 17 JULI 2013

Matin

Voormiddag

De vergadering wordt geopend om 10.20 uur en voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye-Battheu.
La séance est ouverte à 10.20 heures et présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Collega's, ik wil vooraf enkele werkafspraken maken. U hebt gezien dat er 102 vragen op de agenda staan en de minister kan blijven tot 12 u 15.

Ik zal er dus nauw op toezien dat de spreektijd wordt gerespecteerd, maximum 5 minuten voor de vraag, het antwoord en de repliek.

Wie bereid is om zijn vragen om te zetten in schriftelijke vragen kan dat doen. Wij vragen om dat zo veel mogelijk te doen.

Wij zullen ervoor zorgen dat de antwoorden via de diensten vandaag nog aan iedereen zullen worden gemaïld, opdat het officieel zou worden geregistreerd. Zo zal het ongeveer gelijk zijn aan een mondelinge vraag, met vandaag een antwoord.

De bedoeling is om de agenda vandaag zo veel mogelijk af te werken.

01 Vraag van de heer Jenne De Potter aan de staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie en Mobiliteit, toegevoegd aan de minister van Binnenlandse Zaken en Gelijke Kansen, en staatssecretaris voor Staatshervorming, toegevoegd aan de eerste minister, over "de stiptheid op de lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel" (nr. 17372)

01 Question de M. Jenne De Potter au secrétaire d'État à l'Environnement, à l'Énergie et à la Mobilité, adjoint à la ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances, et secrétaire d'État aux Réformes institutionnelles, adjoint au premier ministre, sur "la ponctualité des trains sur la ligne Courtrai-Zottegem-Bruxelles" (n° 17372)

01.01 Jenne De Potter (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb deze vraag een tijdje geleden al schriftelijk gesteld. Ik stel de vraag nu mondeling, maar ik zal zeer kort zijn.

01.01 Jenne De Potter (CD&V): Les retards sont-ils plus fréquents qu'en moyenne sur la ligne Courtrai-Zottegem-Bruxelles? Des mesures sont-elles prises pour améliorer la ponctualité? Envisage-t-on de faire circuler du nouveau matériel sur cette ligne?

Veel reizigers klagen over de aanhoudende vertragingen op de lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel. Ik had in mijn vraag een aantal voorbeelden opgesomd van dagen waarop er gigantische vertragingen waren. Een deel van de problemen zou te wijten zijn aan verouderd materieel op de lijn. Daarom heb ik een aantal vragen voor u.

Is het aanvoelen van de reizigers dat er meer vertragingen zijn ten opzichte van andere lijnen, correct? Zijn er op de lijn meer vertragingen dan gemiddeld? Zijn er maatregelen genomen om de stiptheid te verbeteren? Zo ja, welke maatregelen? Zijn er plannen

voor nieuw materieel op de lijn?

01.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS-Groep heeft mij een overzicht meegedeeld van de evolutie van de stiptheid van de lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel en de andere lijnen bij aankomst in Brussel. De stiptheid van lijn 89 bedroeg 88,3 % in 2010, 88,5 % in 2011 en 86,4 % in 2012. Bij wijze van vergelijking was de stiptheid van alle treinen bij aankomst in Brussel 85,7 % in 2010, 87,9 % in 2011 en 87,8 % in 2012.

Het gaat om cijfers zonder neutralisatie, wat betekent dat alle vertragingen in rekening worden genomen, zowel vertragingen te wijten aan interne oorzaken, zoals defect rollend materieel, als vertragingen te wijten aan externe oorzaken, zoals ongevallen aan overwegen, zelfdodingen of pogingen daartoe, kabeldiefstallen, vertragingen op vreemde netten, vandalisme enzovoort.

De verminderde stiptheid, vooral vanaf september 2012, had te maken met spoorvernieuwingswerken tussen Zottegem en Burst, defect materieel, storingen aan de infrastructuur en vertragingen te wijten aan externe factoren. De stiptheid van de lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel wordt ook beïnvloed door de lijn Brussel-Dendermonde, aangezien de IC-verbinding vanuit Dendermonde komt. In de eerste maanden van 2013 werd de stiptheid negatief beïnvloed door de winterse omstandigheden.

De NMBS en Infrabel melden mij dat zij bezig zijn met de uitvoering van het gemeenschappelijk stiptheidsactieplan NMBS-Infrabel, opgesteld in 2010-2011 met medewerking van de experts van A. D. Little.

Dit wordt constant geëvalueerd en bijgestuurd indien nodig.

Belangrijke acties inzake de modernisering van de infrastructuur moeten de betrouwbaarheid van het materieel verhogen.

Over de ochtend- en de avondpiek is een studie aan de gang en zal een analyse worden gemaakt. Er werden door Infrabel maatregelen genomen om de ontvangst in Brussel-Zuid te optimaliseren zodat het treinverkeer er efficiënter kan gebeuren en om het treinverkeer in de Brusselse Noord-Zuidverbinding vlotter te laten verlopen, waardoor treinen gemakkelijker naar de lijnen 50A en 89 kunnen worden gestuurd. Momenteel wordt een integrale lijnanalyse uitgevoerd.

De lijn Kortrijk-Zottegem-Brussel wordt momenteel bediend door materieel van het type Break en dat zal worden vernieuwd. Het gaat over de M6-, M5- en M4-rijtuigen.

De L-relatie Zottegem-Denderleeuw-Brussel zal in de loop van de volgende jaren verzekerd worden door nieuw materieel AM 08.

01.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Le taux de ponctualité sur la ligne 89 Courtrai-Zottegem-Bruxelles s'est élevé à 88,3 % en 2010, 88,5 % en 2011 et 86,4 % en 2012. Le taux de ponctualité de tous les trains à leur arrivée à Bruxelles s'est élevé à 85,7 % en 2010, 87,9 % en 2011 et 87,8 % en 2012. Ces chiffres n'ont pas été neutralisés: tous les retards dus à des causes internes et externes ont été pris en compte.

La diminution du taux de ponctualité à partir de septembre 2012 était due à des travaux de renouvellement des voies entre Zottegem et Burst, à du matériel défectueux, à des dérangements de l'infrastructure et à des facteurs externes. Le taux de ponctualité est également influencé par le trafic sur la ligne Bruxelles-Termonde.

La SNCB et Infrabel réalisent actuellement le plan d'action commun SNCB-Infrabel qui a été élaboré en matière de ponctualité en 2010-2011 avec la coopération des experts de A. D. Little. Ce plan est en permanence l'objet d'une évaluation et d'ajustements.

La modernisation de l'infrastructure devrait se traduire par une amélioration de la fiabilité du matériel.

Une étude consacrée aux heures de pointe du matin et du soir est actuellement en cours. Infrabel prendra en outre des mesures afin d'optimiser l'accueil des voyageurs à Bruxelles-Midi et de fluidifier le trafic ferroviaire sur la jonction Nord-Midi afin que les trains puissent être aiguillés plus facilement vers les lignes 50A et 89. Une analyse intégrale des lignes sera également effectuée.

Le matériel utilisé sur la ligne concernée est du type Break. Ce matériel sera remplacé par des

rames M4, M5 et M6.

La liaison L Zottegem-Denderleeuw-Bruxelles sera assurée par du nouveau matériel de type AM 08 au cours des prochaines années.

01.03 **Jenne De Potter** (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

La **présidente**: La question n° 17879 de Mme Musin est transformée en question écrite.

02 **Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het personeelsverlies bij bpost" (nr. 17893)**

02 **Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les départs chez bpost" (n° 17893)**

02.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, onlangs kreeg ik antwoord op een schriftelijke vraag over het jaarlijks personeelsverlies bij bpost. Enkele cijfers en vooral de evolutie van de cijfers zijn opvallend; daarom wil ik erop terugkomen.

Als wij de evolutie van de cijfers tussen 2008 en 2012 bekijken, valt enerzijds op dat er een sterke daling is geweest van het aantal vrijwillige ontslagen, te weten van 982 naar 627 of een daling van meer dan 36 %. Anderzijds is er een stijging van het aantal ambtshalve ontslagen, zijnde van 768 naar 881, of een stijging van bijna 15 %. Nochtans waren deze ontslagen de jaren ervoor gedaald. Ik heb daar vragen bij, want dat is een merkwaardige evolutie op een korte periode.

Hoe verklaart u deze evolutie van het aantal vrijwillige ontslagen met een sterke daling en van het aantal ambtshalve ontslagen met een sterke stijging in de periode 2008-2012? Is dit het gevolg van een gewijzigd personeelsbeleid of zijn er andere redenen die deze evolutie rechtvaardigen?

Kunt u meer toelichting geven bij het begrip "ambtshalve ontslag"? Welke zijn de motieven voor ambtshalve ontslag? Kunt u voor de periode 2008-2012 een opsplitsing geven van het aantal ambtshalve ontslagen per motief?

02.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, eerst wil ik eraan herinneren dat bpost een autonoom overheidsbedrijf is en dat zijn voogdijminister niet in het personeelsbeheer ingrijpt. Ik heb ook al geantwoord op uw schriftelijke vraag nr. 213 over hetzelfde onderwerp, maar er zat een fout in de bijgevoegde tabel. Ik heb dus een correctie verstuurd aan de diensten van de Kamer, waarvan u een kopie hebt gekregen. Ik geef u dus nog de correcte tabellen.

02.01 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Les chiffres relatifs au personnel de bpost traduisent entre 2008 et 2012 une forte diminution du nombre de départs volontaires, qui sont passés de 982 à 627, et une augmentation du nombre de licenciements d'office, qui sont passés de 768 à 881.

Comment expliquez-vous cette évolution? Qu'est-ce qu'un licenciement d'office et quels en sont les motifs? Pourriez-vous me fournir pour les années 2008-2012 une ventilation des licenciements d'office avec mention de leurs motifs?

02.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Je fournirai à Mme Van Eetvelde les chiffres demandés.

02.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

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

03 Question de M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'utilisation du billet 'Senior'" (n° 17963)

03 Vraag van de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het gebruik van het seniorenbiljet" (nr. 17963)

03.01 **Josy Arens** (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, je suis sans cesse interpellé par les habitants de plus de 65 ans de ma région qui peuvent utiliser le billet Senior. J'ai déjà interrogé vos prédécesseurs à ce propos et je me permets à nouveau de revenir sur la situation spécifique des zones périphériques en matière d'utilisation de ce titre de transport. Le ministre y ayant ses origines, il comprendra sans doute mieux que ses prédécesseurs les questions que je pose.

En effet, si les Go-Pass et Multi-Pass peuvent, depuis Isabelle Durant, être utilisés dans toutes les plages horaires, celles qui sont d'application pour le billet Senior paraissent plus que discriminatoires pour les habitants des zones périphériques. Ces décisions sont inscrites dans le contrat de gestion conclu entre l'État et la SNCB dans le but d'attirer de nouveaux voyageurs dans les trains, qui circulent de toute façon, mais surtout dans le but de ne pas engorger les trains des navetteurs le matin.

Pourtant, les habitants des zones périphériques qui désirent voyager n'ont pas le choix et prennent déjà souvent les trains occupés par des navetteurs. Cette justification ne me semble donc pas valable. Cette situation est en effet inacceptable pour les seniors habitant des zones périphériques, comme la province de Luxembourg. Ces citoyennes et citoyens font l'objet d'une véritable discrimination par rapport à celles et ceux qui habitent plus près des lieux d'attraction, comme Bruxelles ou la mer du Nord.

Il est vrai que s'il faut attendre 9 h 01 pour partir d'Arlon afin de passer une journée à la mer, ça ne vaut plus la peine. Je sais que la validité de ce billet a été élargie mais malgré tout, la restriction horaire en semaine est particulièrement décourageante pour les seniors des régions éloignées.

Monsieur le ministre, quelle est votre position face à cette situation? Envisagez-vous de demander à la SNCB de prendre des mesures afin de permettre à tous, y compris les voyageurs issus des régions périphériques, de voyager selon les mêmes avantages?

03.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame la présidente, ainsi que l'a mentionné M. Arens, j'ai effectivement des attaches dans cette région, mais je n'ai pas encore 65 ans; j'espère toutefois y arriver un jour!

Le billet Senior est une des réductions tarifaires prévues dans le contrat de gestion entre l'État et la SNCB afin de promouvoir la mobilité des personnes de plus de 65 ans. Cette tarification à caractère social est compensée par l'État. Une restriction horaire en semaine, ainsi qu'un calendrier d'utilisation ont toutefois été établis de telle sorte que la création du billet Senior n'entraîne aucune

03.01 **Josy Arens** (cdH): De tijdsbeperking die geldt voor een seniorenbiljet benadeelt de bewoners van excentrisch gelegen gebieden. Het zou de bedoeling zijn nieuwe reizigers aan te trekken zonder de pendeltreinen extra te belasten. Een en ander gaat echter niet op voor de bewoners van de perifere gebieden. Laatstgenoemden hebben immers geen andere keus en moeten sowieso al vaak 's ochtends vroeg de trein nemen.

Als men moet wachten tot na negen uur om vanuit Arlon een daguitstap naar zee te maken, is het al niet meer de moeite om te vertrekken. Wat is uw mening hierover? Zult u de NMBS vragen in dit verband initiatieven te nemen, zodat alle senioren met deze biljetten kunnen reizen?

03.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: De sociale tarifiering van het seniorenbiljet wordt door de Staat gecompenseerd. De tijdsbeperking op weekdays en de gebruikskalender werden ingevoerd om te vermijden dat de dienstverlening aan de reizigers aan kwaliteit zou inboeten, vooral tijdens de ochtendspits. De NMBS heeft de voorwaarden die in de

détérioration de la qualité du service offert aux voyageurs, notamment durant la pointe matinale, qui reste la plus critique.

Au fil des années, la SNCB a déjà assoupli les conditions mentionnées dans le contrat de gestion pour répondre au mieux aux demandes des seniors sans nuire à la qualité du service. Dans cette optique, la SNCB a décidé d'étendre la validité du billet Senior durant une partie de la période estivale et de limiter désormais les restrictions du 13 juillet 2013 au 18 août 2013 inclus, au lieu du 1^{er} juillet au 31 août auparavant. Ceci démontre que la SNCB reste attentive à nos seniors et tente de répondre raisonnablement à leurs attentes.

En ce qui concerne la situation particulière que vous mentionnez, la réponse qui m'a été fournie par la SNCB indique qu'elle n'envisage actuellement pas de mesures complémentaires d'élargissement de la période de validité du billet Senior. Je resterai néanmoins attentif à cela, car l'exemple que vous prenez démontre que, si on prend le train d'Arlon pour Ostende, une fois arrivé à la mer, il est déjà temps de repartir! Un voyage en train ou une journée à la mer sont deux choses différentes.

03.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie. Je vous demande d'insister auprès de la SNCB. Nous avons connu la même situation pour les Go-Pass. Nous avons discuté avec la SNCB pendant des années pour enfin avoir une autorisation. Je compte sur votre dynamisme et sur vos origines pour nous aider à réaliser cette opération. Et vous pourrez compter sur notre soutien.

beheersovereenkomst staan al versoepeld en de geldigheid van het seniorenbiljet uitgebreid zodat het ook gedurende een deel van de zomerperiode geldig is.

De NMBS is niet van plan de geldigheidsperiode voor het seniorenbiljet uit te breiden. Ik ben evenwel gevoelig voor de problematiek die u hier heeft geschetst en ik zal deze kwestie dan ook van nabij blijven volgen.

03.03 Josy Arens (cdH): Ik reken erop dat u bij de NMBS op een aanpassing van de geldigheidsperiode zal aandringen.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

04 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Vanvelthoven aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de IJzeren Rijn" (nr. 17998)
- de heer Peter Luykx aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de agendering van het IJzeren Rijn-dossier op de ministerraad" (nr. 18706)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het dossier van de IJzeren Rijn" (nr. 18818)

04 Questions jointes de

- M. Peter Vanvelthoven au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le Rhin de fer" (n° 17998)
- M. Peter Luykx au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la mise à l'ordre du jour du Conseil des ministres du dossier relatif au Rhin de fer" (n° 18706)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le dossier du Rhin de fer" (n° 18818)

04.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Mijnheer de minister, ik wil u uit de afgelopen twee jaar enkele data meegeven die in dit dossier belangrijk zijn. Op 4 juli 2011, bijna dag op dag twee jaar geleden, heeft een interministerieel overleg tussen België en Nederland plaatsgevonden. Toen werd een historisch akkoord gesloten omtrent het historisch tracé, dat dan door beide landen beschouwd werd als het definitieve tracé van de IJzeren Rijn.

04.01 Peter Vanvelthoven (sp.a): Qu'en est-il du memorandum d'entente de fin 2012 relatif à l'accord sur le tracé du Rhin de fer? Quel en est le contenu? Un calendrier a-t-il été prévu pour des accords concrets avec le ministre néerlandais compétent?

Op het ogenblik van dat akkoord werd ook aan de administraties van beide landen de opdracht gegeven om tegen 1 november 2011, een

half jaar daarna, een ontwerp te maken over de verdeling van de kosten tussen beide landen en de ingebruikneming van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied. Wij hebben daarover hier in het Parlement herhaaldelijk vragen gesteld.

De administraties hebben er lang over gedaan, maar uiteindelijk was er eind 2012 een memorandum van overeenstemming klaar waarin die concrete beleidsafspraken tussen beide landen zijn opgenomen. Staatssecretaris Wathelet heeft dat in dit Parlement bevestigd. In januari 2013 verklaarde hij dat het klaar was voor verzending aan zijn collega, de bevoegde Nederlandse minister. Hij moest wel eerst nog het akkoord van de Ministerraad krijgen.

Op 8 mei 2013 hebben wij de staatssecretaris in deze commissie daarover ondervraagd. Vijf maanden nadat hij ons gezegd had dat hij nog het akkoord van de Ministerraad moest hebben, bleek dat het dossier zelfs nog niet aan de Ministerraad was voorgelegd. Dat was dus op een moment dat het dossier al vijf maanden klaar was. In de Kamer hebben wij ons daarover erg opgewonden. Wij hadden het gevoel dat de staatssecretaris zich het dossier niet aantrok en dat hij er niet in geïnteresseerd was.

Daarom gaan de drie vraagstellers vandaag een trapje hoger, naar de bevoegde minister, en willen zij u een aantal vragen voorleggen.

Hebt u kennis van het ontwerp van memorandum van overeenstemming? Is het inderdaad sinds eind vorig jaar klaar? Wat is de status ervan? Is het ondertussen goedgekeurd of zal het eerstdaags ter goedkeuring aan de Ministerraad worden voorgelegd? Kunt u ons informeren over de inhoud van dat memorandum van overeenstemming? Vindt u niet dat u het best al gesprekken aanknoopt met de bevoegde Nederlandse minister om ten minste een kalender af te spreken om dit belangrijk dossier af te ronden? Wat is de verdere procedure tussen de drie betrokken landen?

04.02 **Peter Luyckx** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, dit dossier maakt al enkele jaren deel uit van het debat, zowel hier als in de commissie voor de overheidsbedrijven. We zijn zeer ongerust en begrijpen niet goed wat de precieze status is van het MOU. Wij hadden begrepen dat het afgerond was en dat er sinds januari van dit jaar al een definitieve versie klaarligt om geagendeerd te worden op de Ministerraad.

Ik wil nogmaals benadrukken, ook voor u, mijnheer de minister, dat dit een zeer belangrijk dossier is voor Vlaanderen, voor de Antwerpse haven, maar ook voor Limburg. Zoals collega Vanvelthoven het al heeft geschetst in zijn overzicht, ligt dat akkoord over het historisch tracé al van 4 juli 2011 vast en zijn er wel wat initiatieven geweest. Het jongste en belangrijkste initiatief is natuurlijk dat we daarover ook binnen deze regering een standpunt kunnen innemen.

Uit het antwoord van uw collega, de heer Wathelet in de commissie van 8 mei, blijkt dat nog niet het geval te zijn. Aansluitend op zijn reactie hebt u dan in een persmededeling gemeld dat het een gedeelde verantwoordelijkheid is. U zegt ook dat de IJzeren Rijn het voorwerp van onderhandelingen uitmaakt met de Gewesten in het raam van een investeringsplan van de NMBS.

De **voorzitter**: Mijnheer Luykx, mag ik u vragen om tot uw vraag te komen? We zijn aan een strikte timing gebonden. De problematiek is al geschetst.

04.03 Peter Luykx (N-VA): Het is inderdaad zeer jammer dat we dit thema hier nog steeds moeten aankaarten. Ik denk dat er heel wat kostbare tijd bespaard had kunnen worden als dit vanaf het begin geagendeerd zou geweest zijn.

Ik heb de volgende concrete vragen, mijnheer de minister.

Is het nu geagendeerd? Is het ter sprake gekomen op de Ministerraad? Kunt u ook de discussie toelichten over de toepassing van de btw waarvan u melding maakt? Is daarover nu een akkoord? Welke uitkomst ligt er vandaag op tafel na de onderhandelingen met de Gewesten in het raam van het investeringsplan van de NMBS? Welke acties wilt u op het getouw zetten in de dialoog met Nederland om dit dossier uiteindelijk terug op het juiste spoor te krijgen? Ik dank u bij voorbaat voor uw antwoord, mijnheer de minister.

04.04 Tanguy Veys (VB): Ik sluit mij aan bij de verwondering en de ergernis van mijn collega's. Dit dossier wekt weinig daden op, misschien om politieke redenen.

Over de grenzen van oppositie en meerderheid heen moeten we op beslissingen blijven aandringen. Er wordt al zolang onderhandeld dat resultaten nodig zijn.

Er is een pingpongspel gaande tussen de minister van Overheidsbedrijven en de staatssecretaris voor Mobiliteit. De heer Wathelet stelde dat het uw verantwoordelijkheid was om het dossier op de Ministerraad te agenderen.

Ik heb u daarover op 14 mei 2013 ondervraagd. U antwoordde, en ik citeer: "Het ontwerp van memorandum van overeenstemming over het reactiveren van de IJzeren Rijn op Nederlands grondgebied wordt door de FOD Mobiliteit en Transport voorbereid. Het ontwerp zal voor de zomer ter kennisname worden voorgelegd aan de Ministerraad. Er blijft echter belangrijke verdeeldheid bestaan tussen Nederland en België over de btw die België wel of niet zal moeten betalen op werken die worden uitgevoerd op het grondgebied."

Voor de financiering hebt u gewezen op het reservebudget in het meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep. Het kan door de Gewesten ter financiering worden gebruikt. Volgens mij is het nog niet geagendeerd op de Ministerraad. Nochtans zei u dat te doen voor de zomer.

Zal de gehanteerde timing van het MOU worden gerespecteerd?

In welke planning voorziet u na de goedkeuring door de Ministerraad?

Werd er al een akkoord gesloten over de toepassing van de btw?

Heeft men al een beslissing genomen over de besteding van het reservebudget in het meerjareninvesteringsplan 2013-2025 van de NMBS voor de IJzeren Rijn en/of de tweede haventoeegang tot Antwerpen?

04.03 Peter Luykx (N-VA): Le *memorandum of understanding* a-t-il déjà été inscrit à l'ordre du jour du Conseil des ministres? Un accord relatif à l'application de la TVA a-t-il été conclu? Quels résultats ont été acquis à la table des négociations en ce qui concerne le plan d'investissement de la SNCB? Quelles sont les prochaines étapes de la procédure dans ce dossier?

04.04 Tanguy Veys (VB): Comment se présente la suite du timing concernant ce mémorandum? Un accord a-t-il déjà été conclu à propos de l'application de la TVA? Une décision a-t-elle déjà été prise à propos de l'affectation du budget de réserve dans le plan d'investissement pluriannuel de la SNCB pour le Rhin de fer et le second accès portuaire pour Anvers?

04.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, zoals de staatssecretaris voor Mobiliteit en ikzelf ook voordien hebben uitgelegd, maakt het reactiveringsproject van de IJzeren Rijn deel uit van de algemene bespreking over de prioriteiten inzake gewestelijke investeringen die de Gewesten binnen het beschikbaar budgettair kader in het ontwerp-MIP 2013-2025 kunnen inschrijven. Mijn doelstelling is nog steeds om het ontwerp-MIP aan de Ministerraad van vrijdag 19 juli voor te stellen. Ik heb morgen nog een ontmoeting met mevrouw Crevits om over de prioriteiten van het Vlaams Gewest te spreken.

Het lijkt ons – mijn collega belast met Mobiliteit en mijzelf – vandaag niet opportuun om de gedetailleerde inhoud van het memorandum of understanding te onthullen, rekening houdend met het risico dat dit de positie van België tijdens de komende besprekingen verzwakt.

Ik bevestig dat ik dat dossier van dichtbij blijf volgen en ik zal u op de hoogte houden van de evolutie die binnenkort zal gebeuren.

04.06 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): Mijnheer de minister, ik noteer dat u morgen overleg pleegt met de bevoegde Vlaamse minister en dat het memorandum of understanding vrijdag op de Ministerraad geagendeerd wordt. Ik ben blij dat nu concrete data vooropgesteld worden.

Ook noteer ik dat u ons op de hoogte zult houden. Vooraleer wij weer samenkomen na deze vergadering, zullen we drie maanden verder zijn. Het zou mij plezieren als u ons als vraagstellers tussentijds inderdaad zou informeren, zelfs zonder formele vraagstelling in het Parlement.

04.07 **Peter Luykx** (N-VA): Mijnheer de minister, laat me zeggen dat er misschien dan toch een klein beetje licht aan het einde van de tunnel verschijnt, als dat op 19 juli effectief ter bespreking komt. Ik hoop dan ook dat de regering daar positief tegenover zal staan en dat punt, zoals u het vandaag onderstreept, belangrijk genoeg vindt en het met de nodige aandacht zal volgen. Ik hoop dat het zomerreces en de aanstaande feestelijkheden geen verdere vertraging betekenen voor dat dossier. Wij zullen u daarover na de zomer absoluut opnieuw ondervragen en uitkijken naar de acties die deze regering onderneemt.

04.08 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de minister, het is positief dat er enkele concrete beslissingen in het vooruitzicht gesteld worden. Hopelijk worden er echt concrete beslissingen genomen, want u moet begrijpen dat in deze commissie zeer sterke argwaan heerst over nieuw getalm. Ik denk dat we nu al te lang aan het lijntje zijn gehouden.

Ik ben trouwens verwonderd dat daags voor een cruciale Ministerraad waarop de beslissing zou worden genomen, nog overleg moet plaatsvinden. Dat had allemaal veel eerder mogen gebeuren.

U blijft ook in het vage over de inhoud van die MOU. Ik begrijp dat er een aantal aspecten zijn die de onderhandelingspositie van België niet

04.05 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Le projet de réactivation du Rhin de fer fait partie de la discussion générale sur la priorité en matière d'investissement régional que les Régions peuvent inscrire dans le projet de PIP 2013-2025. J'ai toujours l'intention de présenter ce projet au Conseil des ministres le vendredi 19 juillet.

Je rencontre demain la ministre Crevits pour parler avec elle des priorités de la Région flamande. Il est dès lors inopportun de détailler ici aujourd'hui le contenu du mémorandum d'accord. Cela pourrait d'ailleurs nuire à la position de la Belgique lors des prochaines discussions.

04.06 **Peter Vanvelthoven** (sp.a): J'espère que ceux qui suivent ce dossier au Parlement seront informés de son évolution, même en dehors de tout questionnement formel.

04.07 **Peter Luykx** (N-VA): On aperçoit donc enfin la lumière au bout du tunnel.

04.08 **Tanguy Veys** (VB): Il faut espérer que de véritables décisions concrètes vont enfin être prises.

mogen verzwakken, maar u geeft toch blijk van weinig daadkracht in dit dossier. Ik hoor in feite geen enkel ernstig argument waarom het allemaal zolang duurt. Ik hoop dat nu eindelijk het startschot wordt gegeven om alles in voege te laten treden.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 17999 van de heer Van Hecke wordt omgezet in een schriftelijke vraag. Vraag nr. 18141 van de heer Van Hecke is zonder voorwerp.

La question n° 18144 de Mme Musin est transformée en question écrite.

05 Questions jointes de

- M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'entrée en bourse de bpost" (n° 18149)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'entrée en bourse de bpost" (n° 18275)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le respect de la législation lors du processus d'entrée en bourse" (n° 18365)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les options sur actions dont bénéficie le personnel de bpost" (n° 18317)
- Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la campagne médiatique de bpost et le rôle de la FSMA" (n° 18398)

05 Samengevoegde vragen van

- de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beursgang van bpost" (nr. 18149)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beursgang van bpost" (nr. 18275)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het respecteren van de wettelijke voorschriften in het beursgangproces" (nr. 18365)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aandelenopties voor de personeelsleden van bpost" (nr. 18317)
- mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de mediacampagne van bpost en de rol van de FSMA" (nr. 18398)

Aangezien de heer Geerts afwezig is, vervalt zijn vraag nr. 18275.

05.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, ma question est assez ancienne et, depuis lors, l'introduction en bourse de bpost a eu lieu. J'en viendrai donc immédiatement à mes questions.

Comme vous l'aviez confirmé récemment en commission à ma collègue Emmerly, l'État belge ne semble pas vouloir diminuer sa participation majoritaire dans bpost, et je m'en félicite. Cependant, vous comprendrez que cette annonce entraîne son lot de questions et de craintes, principalement dans le chef des travailleurs de bpost.

Aussi, pourriez-vous nous informer plus en détails sur cette entrée en bourse de bpost? L'entreprise publique s'engage-t-elle à ne modifier en rien sa stratégie? Cette entrée en bourse sera-t-elle indolore pour

05.01 André Frédéric (PS): Mijn vraag dateert al van enige tijd geleden. Kunt u ons meer details over de beursgang van bpost geven? Verbindt het overheidsbedrijf zich ertoe om zijn beleid onverkort voort te zetten? Zal deze beursintroductie zonder gevolgen blijven voor de werknemers? Kunt u bevestigen dat de Belgische Staat niet overweegt om zijn meerderheids participatie in het bedrijf af te bouwen?

les travailleurs de bpost? Confirmez-vous que l'État belge ne projette pas de réduire sa participation majoritaire dans l'entreprise?

05.02 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zou mijn vraag in een schriftelijke vraag willen omzetten. Ik weet niet of dat nog kan.

05.02 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Je souhaiterais que mes questions n^{os} 18365, 18317 et 18398 soient transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: Het is een samengevoegde vraag. Si M. Frédéric est d'accord?

Le **président**: Vos questions ont été jointes aux questions de MM. Frédéric et Geerts.

05.03 **André Frédéric** (PS): Madame la présidente, je viens de la poser oralement! Il est difficile de transcrire ce que j'ai dit en écrit! Sinon, il ne sert à rien que je vienne! J'ai fait 135 kilomètres en train pour arriver.

05.03 **André Frédéric** (PS): Ik heb mijn vraag net mondeling gesteld. Anders heeft het geen zin dat ik 135 kilometer met de trein reis om naar hier te komen!

La **présidente**: En début de réunion, j'ai demandé à pouvoir transformer le plus de questions possibles en questions écrites car l'agenda est très chargé.

05.04 **André Frédéric** (PS): Mme Musin, avec qui je collabore intimement, vient d'en transformer cinq!

05.05 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik zal ze gewoon laten omzetten in een schriftelijke vraag.

La **présidente**: Monsieur le ministre, vous pouvez répondre à la question de M. Frédéric.

05.06 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Monsieur Frédéric, l'introduction en bourse se compose de la vente secondaire d'une partie des actions ordinaires de bpost actuellement détenues par le fonds de *private equity* CVC. L'offre couvre la vente d'actions à des investisseurs institutionnels et à des investisseurs particuliers en Belgique ainsi qu'au management et aux collaborateurs de bpost.

05.06 **Minister Jean-Pascal Labille**: Mijnheer Frédéric, de beursgang behelst de secundaire verkoop van een deel van de gewone aandelen van bpost die momenteel in handen zijn van het beleggingsfonds Private Equity CVC. De aandelen worden te koop aangeboden aan institutionele en particuliere beleggers in België, maar ook aan het management en de medewerkers van bpost. Ik bevestig dat de Belgische overheid geen aandelen van de hand zal doen en haar huidige participatie van 50 procent plus één aandeel zal behouden.

Je vous confirme que l'État belge, ne vendra aucune action dans le cadre de l'offre et qu'il conservera son taux de participation actuel, c'est-à-dire 50 % plus une action.

Bpost continuera à assurer le service universel et la prestation de missions de service public importantes pour tous les citoyens. Le cinquième contrat de gestion approuvé par le gouvernement le 24 mai dernier consacre les missions de service public, donc aussi le réseau de bureaux de poste dans sa taille actuelle et le rôle social du facteur, et garantit leur respect, indépendamment de la future entrée en bourse.

bpost blijft de universele dienstverlening en de opdrachten van openbare dienst voor zijn rekening nemen.

Bpost confirme également que l'introduction en bourse ne changera pas la stratégie de l'entreprise. La modernisation et la réorganisation de la distribution du courrier et des colis ainsi que l'élargissement de l'offre de services se poursuivra. Les engagements à l'égard des membres du personnel ne sont, eux, pas remis en cause.

Het vijfde beheerscontract bestendigt de publieke dienstverlenende opdracht van bpost, ongeacht of het bedrijf later naar

de beurs trekt. bpost bevestigt ook dat er met de beursgang niets verandert aan de bedrijfsstrategie. De verbintenissen ten aanzien van het personeel blijven onverkort gelden.

05.07 André Frédéric (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse rassurante.

05.07 André Frédéric (PS): Ik dank de minister voor dat geruststellende antwoord.

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

La **présidente**: La question suivante est la question n° 18202 de Mme Linda Musin sur la procédure d'invitation de descendre de trains surchargés faite par les accompagnateurs.

05.08 Linda Musin (PS): Madame la présidente, le secrétaire de commission m'a indiqué tout à l'heure qu'elle était transformée en question écrite.

La **présidente**: C'est juste.

Il en va de même pour nos questions jointes n° 18203 et 18344.

06 Question de M. André Frédéric au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la fiabilité et l'évolution de RailTime" (n° 18240)

06 Vraag van de heer André Frédéric aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de betrouwbaarheid en evolutie van RailTime" (nr. 18240)

06.01 André Frédéric (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, depuis quelques années, le Groupe SNCB prend diverses initiatives pour améliorer la communication vers les voyageurs. Railtime, le portail de l'information aux voyageurs lancé en 2009 par Infrabel est une de ces initiatives aujourd'hui largement utilisée.

06.01 André Frédéric (PS): De portaalsite RailTime is een van de instrumenten waarover de NMBS-Groep beschikt om de communicatie met de reizigers te verbeteren. Uit tal van voorbeelden blijkt evenwel dat deze site niet altijd betrouwbaar is.

Si je ne doute en aucun cas de l'utilité de Railtime, j'avoue que de nombreux et récurrents témoignages de voyageurs, ainsi que quelques expériences personnelles, me rendent quelque peu dubitatif quant à la fiabilité de ce site.

Kan Infrabel het foutenpercentage van RailTime kwantificeren?

Permettez-moi de vous citer quelques exemples recueillis: un train annoncé à l'heure sur Railtime mais qui se révèle être supprimé; une circulation annoncée "normale" sur Railtime durant tout un week-end, alors que la circulation avait été interrompue suite à un incident sérieux à une sortie de gare.

De identificatie gebeurt via TBL1+ of ETCS-detectoren. Mochten er meer van dergelijke detectoren zijn, zou RailTime beter kunnen functioneren. Zullen andere parameters of wijzigingen ervoor kunnen zorgen dat de RailTimesite performanter wordt?

Sur le site-même de Railtime, Infrabel explique que les retards annoncés sont toujours des estimations. De même, le gestionnaire indique que l'identification de la position du train en temps réel s'effectue par le biais de détecteurs placés sur les voies.

Zal de hergroepering van de communicatietools en – instrumenten in de NMBS-Groep een invloed hebben op de werking van RailTime?

Bref, Railtime - et c'est bien compréhensible - est toujours perfectible.

Monsieur le ministre, je souhaiterais donc vous interroger sur ces imperfections mais aussi, et même surtout, sur les possibilités d'amélioration du système.

Pourriez-vous m'indiquer si Infrabel peut plus ou moins quantifier, soit par le biais de données propres à l'entreprise; soit par les doléances des voyageurs, le pourcentage d'erreurs de Railtime?

Lorsque le gestionnaire d'infrastructure indique que l'identification se fait par le biais de détecteurs, parle-t-on des balises TBL1+ ou ETCS ou d'autres choses?

La multiplication de ces détecteurs serait logiquement un facteur important d'amélioration de Railtime, mais d'autres paramètres ou modifications permettront-ils d'optimiser le fonctionnement de ce portail extrêmement utile?

Enfin, le regroupement des divers outils et instruments de communication au sein du Groupe SNCB influencera-t-il le fonctionnement ou même la nature de Railtime?

06.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Cher collègue, Infrabel m'informe qu'en 2012, elle a enregistré 120 dossiers fondés concernant des problèmes techniques relatifs à Railtime, soit 4,4 % du total des dossiers reçus uniquement via le site Railtime. Infrabel m'explique que l'identification automatique des trains ne se fait pas uniquement par le biais de balises TBL1+ ou ETCS, mais également grâce à d'autres éléments d'infrastructure, comme par exemple les signaux. Railtime dépend directement de ces repérages automatiques et l'information disponible sur le site est toujours celle du dernier point de repérage où le train a été détecté. C'est pourquoi lorsqu'un incident se produit entre deux points de repérage, le retard encouru après le dernier point où le train a été détecté n'est pas mentionné sur le site et il n'apparaît que lorsque le train franchit le premier point de mesurage suivant.

Les interventions manuelles se font par le Traffic Control ou par les cabines. Ces interventions sont limitées aux suppressions des trains et à l'introduction de retards estimés.

L'ajout de repérages ou l'introduction d'une autre technologie permettrait d'avoir un positionnement plus précis du train sur le réseau et donc une meilleure estimation des retards. Infrabel suit les évolutions technologiques afin d'apporter les améliorations possibles.

Le regroupement des divers outils et instruments de communication cadre en effet avec la décision du Conseil des ministres relative à la réforme des structures du Groupe SNCB. Partant du principe selon lequel le client est au centre des préoccupations, la SNCB sera dorénavant la seule entité autorisée à communiquer à ses passagers. La SNCB reprend notamment les activités d'Infrabel et de la SNCB Holding, développées dans le cadre de l'information de la clientèle. Concrètement, cela se traduit par le lancement d'un seul projet de communication intégrée et une gestion coordonnée par la SNCB pour toutes les applications IT d'information aux voyageurs: Railtime, Train Info, Scotty, etc.

Dans l'intérêt et à la demande des voyageurs, toute la communication en gare, à bord du train, sur les quais, dans les médias, via internet, dans les brochures, etc., sera uniforme et relèvera de la responsabilité de la SNCB. Celle-ci étant responsable de la relation

06.02 **Minister Jean-Pascal Labille**: Infrabel registreerde in 2012 120 gegronde dossiers over technische problemen met RailTime. Dat is 4,4 procent van het totale aantal dossiers dat via RailTime werd ingediend.

De automatische identificatie van de treinen gebeurt via TBL1+- of ETCS-detectoren, maar ook via de seinen. RailTime maakt van al deze automatische plaatsbepalingen gebruik en de informatie op de site verwijst altijd naar het laatste punt waar de trein langreed.

De toevoeging van detectoren of het gebruik van andere technologie zou een preciezere positiebepaling van de trein op het net mogelijk maken en dus een betere inschatting van vertragingen. Infrabel houdt de technologische evolutie in de gaten met het oog op het invoeren van eventuele verbeteringen.

Door de hervorming van de structuur van de NMBS-Groep zal de NMBS de enige entiteit zijn die met de reiziger mag communiceren. De NMBS zal de activiteiten van Infrabel en de NMBS-Holding op het stuk van informatie naar de reizigers toe overnemen. De communicatie (in het station, in de trein, op het perron, in de media enz.) zal

business to customer, le client disposera d'un interlocuteur unique, la SNCB, qui assure son déplacement, communique avec son client et répond à ses plaintes.

eenvormig zijn en onder de bevoegdheid van de NMBS vallen.

06.03 **André Frédéric** (PS): Madame la présidente, je remercie le ministre pour sa réponse.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

La **présidente**: La question n° 18255 de Mme Jadin est transformée en question écrite.

06.04 **Katrin Jadin** (MR): Excusez-moi, madame la présidente, mais je désire poser cette question. En échange, je propose de transformer mes deux autres questions (n^{os} 18414 et 18809) en questions écrites.

07 **Question de Mme Katrin Jadin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les horaires de train de la ligne Liège-Namur" (n° 18255)**

07 **Vraag van mevrouw Katrin Jadin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de dienstregeling voor de treinverbinding Luik-Namen" (nr. 18255)**

07.01 **Katrin Jadin** (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je me permets de vous interroger au sujet des horaires de train des lignes Eupen-Liège et Liège-Namur. S'il est vrai qu'un trajet d'Eupen à Namur ne dure normalement qu'une heure et demie, ou deux heures et quinze minutes si on compte la correspondance pour Louvain-la-Neuve, la correspondance avec le train à destination de Namur n'est pas toujours assurée à la gare de Liège-Guillemins en raison du retard régulier du train en question. Cela a pour conséquence que la véritable durée du trajet compte une heure de plus et que nombre d'étudiants préfèrent prendre la voiture pour effectuer ce trajet hebdomadaire, un choix qui ne facilite pas les situations problématiques du trafic dans les villes concernées.

07.01 **Katrin Jadin** (MR): In het station Luik-Guillemins hebben de reizigers uit Eupen slechts vijf minuten de tijd om over te stappen op de trein naar Namen. Mindervaliden hebben meer tijd nodig en over het algemeen volstaat deze overstaptijd niet als de trein uit Eupen vertraging heeft, wat heel vaak gebeurt.

En effet, il n'y a pas de ligne directe Eupen-Namur, mais pour les voyageurs provenant d'Eupen, de Welkenraedt ou de Verviers, une correspondance est prévue à Liège-Guillemins. Malheureusement, le train qui circule entre Namur et Liège accumule sur son chemin systématiquement entre cinq et dix minutes de retard. Or ces usagers ont seulement cinq minutes pour changer de train. Dans la plupart des cas, la correspondance avec le train à destination d'Eupen n'est donc pas assurée. De même, les personnes plus âgées ou à mobilité réduite ne peuvent prendre la correspondance sous ces conditions actuelles. Tout ce qu'il reste à faire est d'attendre pendant une heure dans une gare qui, aussi belle et impressionnante qu'elle soit, ne présente pas de vraie salle d'attente.

Studenten uit Namen en Louvain-la-Neuve hebben daarom een petitie ingediend. Als zij hun aansluiting missen, moeten ze één uur in het station wachten, waar er niet eens een wachtkamer die naam waardig is, ofwel de auto nemen.

Zou de dienstregeling bijvoorbeeld zo aangepast kunnen worden dat de trein in het eindstation Eupen minder lang wacht en de duur van de halte in Luik-Guillemins verlengd wordt?

Finalement, je tiens à souligner que cette problématique concerne nombre de voyageurs: non seulement les étudiants de Namur et de Louvain-la-Neuve mais aussi les navetteurs professionnels de la Communauté germanophone, ainsi que de toute la région de Verviers, sans oublier les nombreux touristes qui viennent visiter notre pays. Une pétition a été déposée par les étudiants à ce sujet. Je crois que vous en avez été informé.

Monsieur le ministre, serait-il possible d'adapter les horaires de train de cette ligne pour assurer la correspondance en question, en diminuant, par exemple, le temps d'attente de vingt minutes du train à Eupen, gare terminus, permettant ainsi d'allonger l'arrêt à Liège-Guillemins?

07.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, chère collègue, le Groupe SNCB m'indique qu'au vu des chiffres de vente au départ d'Eupen liés à l'abonnement, il constate que les destinations de Bruxelles, Liège, Welkenraedt et Verviers sont les plus plébiscitées. Celles-ci représentent, en effet, 80 % des ventes tandis que Huy, Namur et Louvain-la-Neuve ne représentent que 5 % des ventes

En ce qui concerne Verviers et Welkenraedt, 75 % des ventes sont réalisées vers Liège, Bruxelles et Welkenraedt ou Verviers contre 3 % vers Huy, Namur, et Louvain-la-Neuve.

L'ICA est la relation qui dessert l'axe principal Eupen, Welkenraedt, Verviers, Liège, Louvain, Bruxelles, Gand, Bruges et Ostende. Une adaptation horaire accordant un stationnement prolongé de l'ICA à Liège pour augmenter le délai de correspondance pénaliserait sensiblement la clientèle majoritaire venant de Bruxelles et ayant pour destination Verviers et au-delà. L'horaire de l'ICA est également figé au départ d'Ostende en raison des correspondances à assurer à Bruges, Gand et Louvain et à son passage dans la jonction Nord-Midi à Bruxelles.

Cependant, je suis d'avis que le Groupe SNCB se doit d'offrir le meilleur service possible à l'ensemble de ses clients, que ceux-ci voyagent sur un axe principal ou non.

La relation ICM Bruxelles-Midi-Namur-Liers est celle qui dessert, notamment les gares de Bruxelles-Midi, Bruxelles-Central et Bruxelles-Nord, Ottignies, Namur, Liège et Liers. Cette relation est en correspondance à Liège avec la relation ICA Ostende-Eupen.

Les horaires prévoient une correspondance optimale en cinq minutes entre ces deux relations à Liège-Guillemins. Le Groupe SNCB m'indique que, dans la plupart des cas, cette correspondance est respectée et assure un temps de parcours compétitif entre les gares du parcours. Toutefois, en heures de pointe, la densité du trafic ferroviaire, notamment dans la traversée de la jonction Nord-Midi peut occasionner des retards qui peuvent, en effet, mettre en péril les correspondances.

Je comprends parfaitement que cette situation ne soit pas acceptable pour les clients du rail. Le Groupe SNCB me dit qu'il tente au mieux de réduire ces désagréments, mais qu'un retardement complet de l'horaire visant à assurer la correspondance à Liège n'est pas envisageable dans les circonstances actuelles.

Le nouveau plan de transport qui entrera en vigueur en décembre 2014 devra intégrer cette problématique et veiller à aménager des temps de correspondance plus confortables pour les voyageurs.

07.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Tachtig procent van de abonnees die in Eupen instappen, heeft als bestemming Brussel, Luik, Welkenraedt of Verviers; vijf procent onder hen – en drie procent van de reizigers met een abonnement vanuit Verviers en Welkenraedt – stapt uit in Hoei, Namen en Louvain-la-Neuve.

De meeste reizigers zouden benadeeld worden als de IC A-trein, die op de hoofdas Eupen, Welkenraedt, Verviers, Luik, Leuven, Brussel, Gent, Brugge en Oostende rijdt, langer in Luik zou moeten stilstaan om daar een langere overstaptijd mogelijk te maken. De dienstregeling van de IC A-trein moet ook rekening houden met aansluitingen in de stations Brugge, Gent en Leuven en het passeren van de Brusselse Noord-Zuidverbinding.

Ik vind evenwel dat de NMBS-Groep de best mogelijke dienstverlening aan alle reizigers moet bieden, of ze nu op een hoofdlijn sporen of niet.

De IC M-trein stopt onder meer in Ottignies, Namen, Luik en Liers. In Luik is er in een aansluiting voorzien met de IC A-trein Oostende-Eupen. Volgens de NMBS-Groep wordt de optimale overstaptijd van vijf minuten in de meeste gevallen gerespecteerd. Als dat niet zo is, tracht de NMBS-Groep de hinder te beperken, maar momenteel is het niet mogelijk om de hele dienstregeling te vertragen opdat de reizigers hun aansluiting zouden kunnen halen.

In het nieuwe vervoersplan, dat in december 2014 in werking treedt, zal er met dat probleem rekening moeten worden gehouden doordat er in langere overstaptijden voor

de reizigers wordt voorzien.

07.03 Kattrin Jadin (MR): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse très circonstanciée.

07.03 Kattrin Jadin (MR): We kijken reikhalzend naar dat nieuwe plan uit.

J'attends donc avec impatience ce nouveau plan. J'entends bien qu'il sera tenu compte des problématiques que j'ai évoquées.

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

08 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de blijvende hinder voor de treinreizigers na de gedeeltelijke hervatting van de dienstverlening op lijnen 50 en 53" (nr. 18219)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de beperkte dienstverlening op de lijn Aalst-Brussel" (nr. 18461)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de ramp in Wetteren" (nr. 18349)
- mevrouw Sarah Smeyers aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende moeilijkheden op het spoor na het ongeval in Wetteren" (nr. 18425)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hinder op de spoorlijn ten gevolge van de treinramp in Wetteren" (nr. 18819)

08 Questions jointes de

- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nuisances persistantes pour les voyageurs à la suite de la reprise partielle de la circulation des trains sur les lignes 50 et 53" (n° 18219)
- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la limitation de l'offre de service sur la ligne Alost-Bruxelles" (n° 18461)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la catastrophe de Wetteren" (n° 18349)
- Mme Sarah Smeyers au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes persistants sur le rail après l'accident de Wetteren" (n° 18425)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les perturbations du trafic ferroviaire à la suite de la catastrophe de Wetteren" (n° 18819)

08.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, lors de son audition par la commission de Suivi sur la sécurité du rail, la responsable de l'organe d'enquête sur les incidents et les accidents ferroviaires a signalé que cet organe d'enquête n'avait été averti des faits par Infrabel que très tardivement, c'est-à-dire plusieurs heures après les faits.

08.01 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): De verantwoordelijke van het Onderzoeksorgaan voor Ongevallen en Incidenten op het Spoor heeft verklaard dat het onderzoeksorgaan pas verscheidene uren na het ongeval in Wetteren door Infrabel verwittigd werd.

Confirmez-vous cette information? Quelles sont les raisons qui peuvent aujourd'hui expliquer ce retard? Quelles seront les mesures prises, si un nouvel accident devait se produire à nouveau, pour que l'information passe plus vite vers l'organe d'enquête sur les accidents et incidents ferroviaires, comme la loi le prévoit?

Hoe komt dat? Hoe kan een dergelijke vertraging in de toekomst voorkomen worden?

08.02 Sarah Smeyers (N-VA): Mijnheer de minister, deze vraag over de treinramp in Wetteren is een beetje achterhaald, maar toch is het

08.02 Sarah Smeyers (N-VA): Il est logique que les travaux de

goed ze te stellen, al was het maar om uit de fouten te leren. Hopelijk herhaalt zo'n incident zich niet, maar men weet maar nooit.

Het is van 4 mei geleden, mijnheer de minister, dat een goederentrein in Wetteren ontspoorde en heel wat moeilijkheden op en naast het spoor veroorzaakte. De gevolgen van de ramp waren niet te onderschatten en iedereen begrijpt dat een volledig herstel van de treinverbinding heel veel tijd heeft gekost. Het is wel verbazend dat pendelaars die dagelijks de verplaatsing van Aalst naar Brussel maken, te horen kregen dat zij tot halverwege juli – dat is intussen vervroegd – zouden moeten wachten vooraleer ze opnieuw een vlotte verbinding naar Brussel zouden kunnen krijgen.

Nog meer verbazend was het dat de NMBS sinds de ramp in Wetteren eigenlijk geen noemenswaardige ingrepen heeft gedaan om de goede verbinding tussen Aalst en Brussel op een andere manier te garanderen. Tot begin juli was er per uur slechts één rechtstreekse trein tussen Aalst en Brussel. Dat was dan nog een stoptrein die via Jette reed en er zonder vertraging vijftig minuten over deed. Mijnheer de minister, u zult het met mij eens zijn dat dat voor de vele pendelaars, die anders twintig minuten sporen tussen Aalst en Brussel, een enorm tijdsverlies en een grote bron van frustratie was.

Naast het wegvallen van die rechtstreekse verbindingen waren er dan nog meer vertragingen dan normaal. Iedereen moest naar Denderleeuw en daar wachten op een volgende trein. Die reizigers zijn vaak ambtenaren van Vlaamse en federale overheidsdiensten. Het is bekend dat in Aalst en in de omliggende Denderstreek veel werknemers van de Vlaamse en de federale overheid wonen. Ambtenaren die gefrustreerd zijn door de treinvertragingen, kosten geld. Zij zijn ook belastingbetalers. Een hoop van die belastingen gaan naar de NMBS, dus denk ik dat daar een goede dienstverlening tegenover had kunnen staan.

Mijnheer de minister, waarom is de NMBS er sinds het ongeval niet in geslaagd om in een goede alternatieve verbinding tussen Aalst en Wetteren te voorzien? U weet het of u weet het niet, maar Wetteren ligt niet op het traject Aalst-Brussel, maar op het traject Gent-Aalst.

Welke concrete inspanningen heeft de NMBS sinds het ongeval in Wetteren gedaan om het ongemak voor de reizigers uit Aalst te minimaliseren? Vindt u dat die inspanningen voldoende waren?

Zullen er nog concrete inspanningen gedaan worden? Ik begrijp dat de verbinding nu hersteld is, dus die vraag vervalt.

Vindt u dat de houding van de NMBS tegenover de pendelaars in die periode van bijna twee maanden een voorbeeld was van goede dienstverlening? Zullen er lessen getrokken worden? Zal er een draaiboek opgesteld worden? Zullen er direct alternatieve routes uitgewerkt worden?

08.03 Tanguy Veys (VB): De eerste bezorgdheid van een spoorwegonderneming is het vermijden van spoorongevallen. Als die dan toch gebeuren, dan moeten de hinder en de impact zo beperkt mogelijk blijven.

Het is verwonderlijk dat de gevolgen van de treinramp in Wetteren op

réfection de la liaison ferroviaire dus au déraillement d'un train de marchandises à Wetteren le 4 mai prennent du temps. Mais que les navetteurs voyageant entre Alost et Bruxelles doivent attendre jusqu'à la mi-juillet le rétablissement d'une liaison fluide soit rétablie, voilà qui est un peu excessif. Jusque début juillet, il n'y a eu qu'un train par heure et il mettait une demi-heure de plus qu'en temps normal pour effectuer le trajet.

Je ne comprends pas que la SNCB n'ait pas été en mesure de mettre en œuvre une solution de remplacement appropriée entre Alost et Bruxelles, d'autant plus que Wetteren ne se situe pas entre Bruxelles et Alost mais entre Gand et Alost. Comment cela se fait-il? Quelles mesures la SNCB a-t-elle dès lors prises pour réduire l'inconfort des voyageurs? Quels enseignements a-t-on tirés de l'accident?

08.03 Tanguy Veys (VB): Il est étonnant que les conséquences de la catastrophe ferroviaire de Wetteren aient fait sentir leurs effets aussi longtemps. Les solutions de rechange proposées

4 mei 2013 zolang hebben aangesleept. Niet alleen voor de omwonenden in Wetteren, toen er nog sprake was van heel schadelijke stoffen, maar ook voor de pendelaars tussen 4 mei en 30 juni was de impact heel groot. De aangeboden alternatieven waren beperkt.

Waarom heeft het zolang geduurd vooraleer de treinverbinding opnieuw volgens de oorspronkelijke regeling werd aangeboden?

Waarom heeft men niet meer inspanningen geleverd om reizigers vanuit Gent of Aalst minder hinder te laten ondervinden van de problemen in Wetteren?

Hoe kan de hinder na zulke spoorincidenten worden beperkt?

08.04 Karin Temmerman (sp.a): De collega's hebben de context al voldoende geschetst.

De ingelaste pendelbussen kregen veel kritiek, omdat de dienstverlening niet op maat was van de reiziger, met lange wachttijden tot gevolg. Er waren veel te weinig plaatsen in de bussen. De vervangende busrit duurde veel te lang.

Er waren heel veel klachten over de gebrekkige communicatie over de dienstverlening. Op 1 juni 2013, een week na de gedeeltelijke hervatting van de vertrouwde dienstregeling, werd op beide lijnen een nieuwe dienstregeling ingevoerd. Op de eerste maandag na de invoering stonden heel wat pendelaars in tussenstations op het vertrouwde uur tevergeefs op hun trein te wachten. Die was op dat moment al vertrokken. Behalve de aankondiging op de website van de NMBS werd de verandering op geen enkele andere manier kenbaar gemaakt. Oudere personen die niet elke dag naar de website kijken, wisten niet dat het uur gewijzigd was. De communicatie moet in de toekomst beter.

De dienstverlening tussen Schellebelle, Aalst en Brussel na de gedeeltelijke hervatting van de dienstverlening op lijn 50 was gebrekkig. De bekende rechtstreekse verbinding naar Brussel werd in Denderleeuw onderbroken. Reizigers vanuit Schellebelle, Serskamp, Lede en Aalst moesten in Denderleeuw overstappen. Vanuit Aalst reed slechts één trein per uur rechtstreeks naar Brussel.

De treinen hadden ook zeer vaak vertraging en zaten overvol.

Het is wel goed dat de NMBS ook in compensatie heeft voorzien, namelijk twee vrijetijdspassen. De vraag is natuurlijk of reizigers met een abonnement dat aanbod wel voldoende achten om het toch enigszins geschonden vertrouwen in de NMBS te herstellen. Ik denk dat iedereen echt wel begrip heeft voor de moeilijke omstandigheden, want er was tenslotte een treinramp gebeurd. Maar ik denk dat men al heel wat zou kunnen oplossen, mocht de communicatie met de reiziger iets beter zijn verlopen.

Mijnheer de minister, hoe evalueert u zelf de dienstverlening op de lijnen 50 en 53 na de treinramp?

Waarom heeft de NMBS na de gedeeltelijke hervatting van de dienstverlening op lijn 50 niet direct gekozen voor de normale,

aux navetteurs par la SNCB étaient insuffisantes.

Pourquoi a-t-il fallu aussi longtemps pour rétablir la liaison selon l'horaire normal? Pourquoi n'a-t-on pas fait davantage d'efforts pour limiter les nuisances pour les voyageurs en provenance de Gand ou d'Alost?

08.04 Karin Temmerman (sp.a): Des navettes par bus avaient été mises en place mais elles n'étaient pas adaptées aux besoins des voyageurs: longs délais d'attente, durée du trajet trop longue, manque de places assises. Il a également été beaucoup question de la communication déficiente de la SNCB: une semaine après la reprise partielle de la circulation, de nouveaux horaires ont été instaurés mais il n'était possible d'en prendre connaissance que sur le site web.

Après sa reprise partielle, le service entre Schellebelle, Alost et Bruxelles sur la ligne 50 est resté souffreteux: trains trop peu nombreux, nombreux retards et une interruption à Denderleeuw obligeant les voyageurs à quand même changer de train. Et si la compensation offerte aux usagers sous la forme de pass loisirs constitue certes un élément positif, elle est sans doute insuffisante pour reconquérir leur confiance.

Comment le ministre évalue-t-il le service à la clientèle sur les lignes 50 et 53? Comment la SNCB motive-t-elle les choix qu'elle a faits?

vertrouwde, rechtstreekse verbinding met Brussel?

Zult u de vervoersmaatschappij aanmanen om in de toekomst duidelijker, concreter en vooral meer proactief te communiceren?

Bent u van oordeel dat de compensatie die de NMBS biedt, in overeenstemming is met de hinder die de abonnees hebben ondervonden?

08.05 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Madame la présidente, pour répondre à M. Balcaen, Infrabel m'indique qu'elle a averti le SPF quelques heures après l'incident car à sa connaissance ces démarches n'étaient pas une priorité absolue.

Les services de secours ont été prévenus en premier et les informations liées à la composition du train et aux matières transportées ont fait l'objet d'une transmission rapide.

Je trouve pour ma part qu'il importe d'avertir également dans les meilleurs délais l'organe d'enquête. À cet effet, Infrabel m'annonce qu'une application informatique sera prochainement implémentée. Celle-ci informera automatiquement et immédiatement le SPF et d'autres organismes devant être informés. Le système informatique sera complètement implémenté rapidement puisque c'est prévu pour la fin août prochain.

En attendant, le dirigeant de Traffic Control a sensibilisé son personnel sur cette question.

Sinds 4 mei 2013 wordt het treinverkeer wegens de ontsporing van een goederentrein te Wetteren ernstig verstoord. De NMBS heeft maatregelen genomen om de hinder voor haar klanten te beperken. De saneringswerken en het afgraven van de spoorbedding zijn bezig. De NMBS-Groep bevestigt dat de spoorwerken op het terrein kunnen aanvangen zodra de beddingswerken zijn afgerond. Deze spoorwerken zullen ongeveer vier weken duren.

Het is nu te vroeg om al een definitieve datum te communiceren voor de ingebruikname van de spoorinfrastructuur tussen Wetteren en Schellebelle. Zodra de spoorwerken eenmaal bezig zijn, zullen de NMBS en Infrabel hierop meer zicht hebben.

De NMBS meldt mij dat zij, zodra het treinverkeer opnieuw normaal verloopt, een compensatie zal toekennen en twee Leisure Passes aan de betrokken abonnees zal sturen. Een Leisure Pass is een vrije reiskaart voor een ganse dag op het ganse net, volgens de reizigersklasse verbonden aan een treinkaart.

De NMBS heeft een aantal initiatieven genomen om de klanten zo duidelijk en zo ruim mogelijk te informeren, onder meer via affiches met dienstregelingen van bussen en pendeltreinen in alle betrokken stations en stopplaatsen, aanpassingen op de NMBS-website, de opstelling van mobiele infokiosken in de stations, de detachering van medewerkers om informatie te geven en de busritten te controleren, de uitbreiding van de openingstijden van bepaalde kleine verkooppunten tot de avondpiek, bijvoorbeeld in Lede, en aankondigingen van alternatieven via de geluidsinstallatie.

08.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: Infrabel heeft de FOD enkele uren na het ongeval op de hoogte gebracht; de infrastructuurbeheerder beschouwde dat niet als een absolute prioriteit. De hulpdiensten werden eerst verwittigd en de informatie over de samenstelling van de trein en de vervoerde producten werd snel doorgegeven.

Vanaf eind augustus zullen de FOD en andere instellingen automatisch en onmiddellijk op de hoogte gebracht via een ICT-toepassing. In afwachting daarvan heeft de directeur van Traffic Control zijn personeel hieromtrent gesensibiliseerd.

Après le déraillement du train de marchandises à Wetteren, la SNCB a pris des mesures afin de limiter les nuisances subies par les voyageurs. Dès que les travaux d'assainissement et le creusement de la plate-forme des voies ferrées auront été réalisés, les travaux ferroviaires pourront commencer sur le site. Ces travaux dureront quatre semaines. Une fois qu'ils auront été réalisés, nous serons mieux à même d'estimer la date de remise en service de l'infrastructure entre Wetteren et Schellebelle, et sitôt que le trafic ferroviaire aura été normalisé, chaque abonné recevra deux Leisure Pass.

La SNCB s'efforce d'informer le mieux possible ses clients par la voie de différents canaux: des affiches mentionnant les horaires des bus et des trains-navettes, son site internet, les infokioskes mobiles, les annonces diffusées par le biais de l'installation

De NMBS heeft vanaf de dag van het voorval naar een bijsturing van haar dienstverlening gestreefd. Zo werden er 22 omnibusbussen, semidirecte bussen en directe bussen per weekdag ingeschakeld. Tijdens de piekuren staan de vervangbussen inderdaad mee in de file aan te schuiven. Daarom heeft de NMBS ernaar gestreefd om pendeltreinen op de lijnen 50 en 53 mogelijk te maken. De NMBS geeft mij mee dat reizigers gebruik kunnen maken van reguliere bussen van De Lijn. Er wordt ook, in overleg met De Lijn, vanaf volgende week tijdens de spits nog een extra autobus ingezet op de verbinding Gent-Dendermonde met halte in Schellebelle.

acoustique et le détachement de collaborateurs chargés de fournir des informations aux voyageurs et de contrôler si les trajets de bus. Les heures d'ouverture des petits points de vente ont en outre été étendues.

La SNCB fournit des efforts continus pour améliorer son service à la clientèle. Sur la base du constat que les bus-navettes sont eux aussi coincés dans les files aux heures de pointe, la SNCB s'est efforcée de mettre en service des trains-navettes sur les lignes 50 et 53. Les voyageurs peuvent également utiliser les bus de De Lijn et, à partir de la semaine prochaine, un bus supplémentaire sera mis en service entre Gand et Termonde, avec un arrêt à Schellebelle.

08.06 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, ik heb niet echt een antwoord gekregen op de vraag waarom de rechtstreekse lijn met Brussel niet zal worden hersteld. Ik zal daar later nog eens op terugkomen.

08.06 Karin Temmerman (sp.a): Pourquoi la liaison directe vers Bruxelles n'est-elle pas rétablie?

Mijnheer de minister, de treinverbindingen zijn opnieuw normaal. Ik meen dat het grootste probleem eigenlijk de communicatie is geweest. Nogmaals, iedereen begrijpt dat er problemen zijn na zo'n ramp en dat men niet alles kan oplossen, maar communiceren over de manier waarop men het probleem probeert op te lossen, is volgens mij essentieel voor de reiziger. Ik meen toch te mogen zeggen dat er op dat vlak heel wat is misgelopen.

Dans cette affaire, c'est finalement au niveau de la communication que le bât a le plus blessé.

08.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je remercie M. le ministre pour sa réponse.

08.07 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Infrabel moet dergelijke informatie inderdaad zo snel mogelijk meedelen. Het verheugt me dan ook dat er daartoe een mechanisme op poten werd gezet.

Je suis bien évidemment d'accord avec lui sur le fait qu'Infrabel doit communiquer le plus rapidement possible. Je crois d'ailleurs que c'est une obligation légale en cas de survenance de ce genre d'accident.

J'apprends avec satisfaction qu'un mécanisme sera mis en place pour que l'information soit automatiquement envoyée vers les services compétents.

08.08 Sarah Smeyers (N-VA): Mijnheer de minister, in tegenstelling tot hetgeen mevrouw Temmerman zei, denk ik dat de communicatie niet het probleem was. Iedereen wist dat er een ramp was gebeurd en iedereen zal wel de reflex gehad hebben om na te kijken of hij nog een rechtstreekse lijn had.

08.08 Sarah Smeyers (N-VA): Le problème principal n'était pas la communication, mais bien le fait que les navetteurs aient perdu beaucoup de temps deux mois durant. Il y a peut-être eu communication, mais celle-ci portait sur une solution qui n'en était pas une. Je ne comprends pas qu'une grande organisation

Het probleem is echter de tijd die pendelaars elke dag gedurende twee maanden hebben verloren. Normaliter duurt het traject van 20 kilometer 30 minuten. Gedurende die twee maanden deden ze er een uur langer over per dag en moesten ze overstappen. U zei dat u

het publiek hebt geïnformeerd en dat de communicatie goed was, maar het was communicatie over een oplossing die er niet was. Er was gewoonweg geen oplossing.

De NMBS moet toch in staat zijn om een oplossing te bieden. Ik begrijp dat het niet kan in de eerste week, dat er dan nog bussen moeten worden ingelegd, maar een organisatie zoals de NMBS moet er toch in slagen om binnen de week rechtstreekse lijnen tussen Aalst en Brussel in te leggen, die gewoon heen en weer pendelen tijdens de piekuren. Een paar rechtstreekse lijnen op dat traject van twintig kilometer zou toch geen overbodige luxe geweest zijn, voor een instelling waarnaar toch zeer veel belastinggeld vloeit en dat vanuit een centrumstad, waar toch heel veel mensen, ook uit de omgeving, naartoe rijden om er de wagen te parkeren en dan een traject van dertig minuten te volgen naar de hoofdstad.

Ik hoop dat dit drama nooit meer gebeurt, maar ook dat u een draaiboek opstelt voor soortgelijke problemen, zodat in de toekomst zeer snel korte trajectlijnen kunnen worden ingesteld.

08.09 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, hoewel ik de indruk heb dat uw antwoord gedateerd is. U geeft immers een aantal zaken mee die ondertussen al realiteit zijn.

De kritiek is niet zozeer dat uiteindelijk sinds 30 juni 2013 alles opnieuw zo goed als normaal is. Er zijn wel bemerkingen te maken over de communicatie, maar de kritiek was vooral ook dat de dienstverlening na de treinramp zolang en zo zwaar hinder heeft ondervonden. Over die kritiek hoor ik heel weinig in uw antwoord.

U komt naar het Parlement met wat gedateerde informatie. Ik weet ook wel dat bij de NMBS alles wat langer duurt en dat wij er voor alles wat langer moeten wachten. De treinreiziger heeft echter te lang hinder ondervonden van een weliswaar ernstige treinramp. Ik hoor hier geen argumenten, noch geeft u informatie over de reden waarom de NMBS niet meer inspanningen heeft kunnen doen om de treinreiziger sneller en op een betere wijze op te vangen, zodat de reiziger minder hinder zou hebben ondervonden van de treinramp zelf.

Ik blijf mij heel sterk over die werkwijze verwonderen.

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

De **voorzitter**: Collega's, het is intussen kwart na elf. Wij zijn aan agendapunt 16 gekomen. Ik doe dus nogmaals een oproep aan zij die hier bij het begin van de commissievergadering niet waren om zo veel mogelijk vragen in schriftelijke vragen om te zetten. U moet weten dat u vandaag het antwoord zult krijgen en dat alles als mondelinge vraag wordt geregistreerd.

Het zijn uitzonderlijke omstandigheden. Wij zijn aan het einde van ons werkjaar gekomen. Het is dan ook in het belang van iedereen dat zo veel mogelijk vragen worden beantwoord. Het verschil tussen vandaag uw vraag nog eens mondeling stellen en het antwoord mondeling voorgelezen krijgen, en een schriftelijke vraag en dito antwoord is klein.

telle que la SNCB, financée dans une large mesure par les deniers du contribuable, ne soit même pas parvenue à assurer une liaison directe entre Alost et Bruxelles une semaine après la catastrophe.

08.09 Tanguy Veys (VB): Je n'ai pas obtenu de réponse à ma question de savoir pourquoi le service a connu d'aussi longues et importantes perturbations après la catastrophe.

La **présidente**: Le ministre doit quitter la commission à 12 h 15. Il nous reste donc peu de temps avant de clôturer notre ordre du jour. Je demande aux membres de transformer autant que possible leurs questions en questions écrites. Le ministre fournira les réponses et les questions seront enregistrées en tant que questions orales.

Ik doe dan ook een oproep aan iedereen om aan mijn verzoek mee te werken.

08.10 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, je répons positivement à votre appel. Toutes mes questions peuvent être transformées en questions écrites.

La **présidente**: Merci, monsieur Balcaen. Par conséquent, les questions n^{os} 18346, 19182, 19316, 19317, 19318 et 18319 sont transformées en questions écrites.

De **voorzitter**: Vragen nrs 18346, 19182, 19316, 19317, 19318 en 18319 van de heer Balcaen worden op zijn verzoek omgezet in een schriftelijke vraag.

08.11 Rosaline Mouton (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 18261 mag worden omgezet in een schriftelijke vraag.

08.11 Rosaline Mouton (sp.a): Ma question n° 18261 peut être convertie en question écrite.

08.12 Damien Thiéry (FDF): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 18354 mag worden omgezet in een schriftelijke vraag.

08.12 Damien Thiéry (FDF): Ma question n° 18354 peut être convertie en question écrite.

08.13 Bercy Slegers (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 18283 mag worden omgezet in een schriftelijke vraag.

08.13 Bercy Slegers (CD&V): Je transforme ma question n° 18283 en question écrite.

08.14 Frank Wilrycx (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, mijn vraag nr. 18294 mag worden omgezet in een schriftelijke vraag.

08.14 Frank Wilrijcx (Open Vld): Je transforme ma question n° 18294 en question écrite.

09 Samengevoegde vragen van

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de malaise bij Belgacom" (nr. 18267)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanhoudende personeelsproblemen bij Belgacom" (nr. 18270)
- mevrouw Catherine Fonck aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de nieuwe uitstroom van verscheidene topmanagers bij Belgacom" (nr. 18296)
- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "nieuwe ontslagen bij het topkader van Belgacom" (nr. 18346)

09 Questions jointes de

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le malaise chez Belgacom" (n° 18267)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les problèmes de personnel persistants chez Belgacom" (n° 18270)
- Mme Catherine Fonck au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les nouveaux départs en série à la tête de Belgacom" (n° 18296)
- M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "de nouveaux licenciements à la tête de Belgacom" (n° 18346)

De **voorzitter**: De heer Peter Dedecker is niet aanwezig, dus zijn vraag nr. 18267 vervalt, tenzij hij intussen nog binnenkomt. Mme Fonck n'est pas là; dès lors, sa question n° 18296 tombe. M. Balcaen a transformé sa question n° 18346 en question écrite.

Mijnheer Veys, houdt u uw vraag aan?

09.01 Tanguy Veys (VB): Toch wel, mevrouw de voorzitter, want ik vind het een politiek relevante vraag.

09.01 Tanguy Veys (VB): Les licenciements en série, le malaise

Mijnheer de minister, de stroom aan ontslagen, de malaise en de interne personeelsproblemen bij Belgacom blijven aanslepen. Recentelijk werd communicatiedirecteur Philip Neyt ontslagen. Hij was sinds september 2011 aan de slag bij Belgacom. Hij functioneerde als de rechterhand van Didier Bellens. Ook vastgoeddirecteur Steven Van Casteren, de CEO van ConnectImmo, het vastgoedfiliaal van Belgacom, moet opstappen.

Pierre-Eric Evrard, de topman van Belgacomdochter Scarlet werd in mei ontslagen. Ook voor dat ontslag is het raden naar de motivatie. Voor het begin van heel de malaise moeten wij al terugdenken aan de affaire rond Concetta Fagard. Ook haar voorgangers, Ingvild Van Lysebetten en Thierry Bouckaert, moesten het bedrijf verlaten na een moeilijke relatie met, opnieuw, de voornoemde Didier Bellens. Het ontslag van communicatiedirecteur Neyt kwam er nog maar onlangs en is opvallend, omdat hij, net als Pierre-Eric Evrard, beschouwd werd als een vertrouwing van de CEO van Belgacom, de heer Didier Bellens.

In de plenaire vergadering van 26 januari 2012 stelde uw voorganger, minister Magnette, het volgende: "Ik lees de kranten ook en ik zie deze neverending story, die de naam en faam van een van 's lands meest vooraanstaande bedrijven schaadt, met lede ogen aan. Ik zal de directie van het bedrijf blijven duidelijk maken hoezeer een en ander mij ergert, in de hoop dat het vervolgverhaal zo snel mogelijk ten einde mag zijn." In de commissie voor de Infrastructuur van 14 februari 2012 stelde toenmalig minister Magnette het volgende: "Om het imago van Belgacom te behouden, komt het erop aan toe te zien op de goede sociale relaties te midden van het bedrijf."

Mijnheer de minister, naar aanleiding van de hele malaise, en vooral het aanslepen ervan, heb ik de volgende vragen.

Wat is de reden voor de ontslagen van Philip Neyt, Pierre-Eric Evrard en Steven Van Casteren? Welke ontslagvergoedingen werden daarbij telkens betaald? Welke maatregelen werden genomen om een einde te maken aan het gerommel binnen de Belgacomtop? In welke mate bent u voorstander van een externe doorlichting van het gevoerde personeelsbeleid binnen Belgacom, in het bijzonder van de ontslagen van de leden van de Top Group Resources sinds 2009?

09.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, ik wil eraan herinneren dat Belgacom een autonoom overheidsbedrijf is en dat zijn voogdijminister niet in het personeelsbeleid intervenueert.

De aanwerving en het ontslag van personeelsleden van Belgacom is een bevoegdheid die geheel toebehoort aan het directiecomité, met uitzondering van de leden van het directiecomité, waarvoor de raad van bestuur moet interveniëren. De drie betrokken werknemers waren geen lid van het directiecomité, zodat de beslissing enkel toekomt aan het directiecomité.

Het directiecomité deelt mij mee dat de beslissingen genomen werden op basis van strategische en operationele redenen in het kader van de respectieve verantwoordelijkheden van de betrokkenen. De beslissingen tonen perfect de onafhankelijkheid van het directiecomité aan, in tegenstelling tot de speculaties van sommigen.

général et les problèmes internes de personnel demeurent d'actualité chez Belgacom. L'opérateur a récemment licencié M. Philip Neyt, directeur de la communication, M. Steven Van Casteren, CEO de ConnectImmo, et M. Pierre-Eric Evrard, patron de la filiale Scarlet. On ignore les motifs de ces licenciements, qui nous rappellent par ailleurs l'affaire autour de Concetta Fagard, qui avait dû quitter l'entreprise en raison de sa relation difficile avec le CEO de Belgacom, M. Didier Bellens. En séance plénière du 26 janvier 2012 déjà, l'ex-ministre Magnette s'était irrité de la situation et avait exprimé son souhait de voir le malaise rapidement se dissiper.

Quels sont les motifs de ces licenciements et quel est le montant des indemnités de licenciement versées? Quelles mesures ont été prises pour mettre fin à ces remous au niveau de la direction de Belgacom? Dans quelle mesure le ministre serait-il partisan d'un audit externe de la politique de personnel de Belgacom?

09.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Belgacom étant une entreprise publique autonome, le ministre de tutelle n'intervient pas dans la politique menée en matière de personnel. Le recrutement et la démission de membres du personnel de Belgacom relèvent exclusivement de la compétence du comité de direction. Selon le comité de direction, les décisions ont été prises sur la base de motifs stratégiques et opérationnels. Voilà qui démontre aussi la parfaite indépendance du comité

De directie informeert mij erover dat de ontslagvergoedingen die worden onderhandeld, zullen beantwoorden aan wat wettelijk en/of contractueel verschuldigd is. Belgacom geeft mij aan dat aangaande het ruimere management van ongeveer 170 Top Group Resources, waarvan de drie betrokkenen deel uitmaken, kan worden vastgesteld dat het verloop er niet hoger is dan in andere bedrijven uit de technologische sector. Het directiecomité voert zijn HR-beleid onder het toezicht van de raad van bestuur en het benoemings- en renumeratiecomité. Het komt hem toe de situatie te evalueren.

de direction, en dépit des spéculations de certains.

Les indemnités de licenciement seront conformes aux dispositions légales et contractuelles. La rotation du personnel parmi les 170 membres du personnel de haut niveau, dont font partie les trois personnes concernées, n'est pas plus importante qu'au sein d'autres entreprises du secteur technologique. La politique en matière de ressources humaines est par ailleurs soumise au contrôle du conseil d'administration et du comité de nomination et de rémunération. Il leur appartient donc de procéder aux évaluations.

09.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, mocht dit nu het eerste incident zijn, dan nam ik genoeg met uw antwoord. In elk bedrijf worden mensen aangenomen en ontslagen. Hier is een blijvende stroom van malaise. CEO Didier Bellens is niet in staat om de winkel sereen en deskundig te leiden. U schernt met het feit dat het een autonoom overheidsbedrijf is en dat het beslissingen van het directiecomité betreft.

09.03 Tanguy Veys (VB): Le CEO Didier Bellens n'est pas en mesure de diriger l'entreprise avec la sérénité et l'expertise requises. Cette situation a une incidence sur la réputation de l'entreprise, mais aussi sur les actions, les actionnaires et les dividendes distribués à l'État. Le ministre devrait tout de même s'en soucier davantage.

Dit heeft natuurlijk gevolgen voor het bedrijf, niet alleen voor zijn reputatie maar ook voor het aandeel, de aandeelhouders en de dividenden aan de overheid. Een ontslagvergoeding komt vaak met een grote prijs. U zou toch wat bezorgder mogen zijn. Deze problemen slepen al zolang aan.

Uw voorganger, Paul Magnette, had het over een neverending story die hij met lede ogen aanzag. Ik hoop dat u een zelfde bezorgdheid aan de dag legt en maatregelen neemt.

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

De **voorzitter:** De vragen nrs 18271 van de heer Tanguy Veys, 18278 van de heer Jenne De Potter, 18283 van mevrouw Bercy Slegers, 18286 van de heer André Frédéric, 18294 van de heer Frank Wilrycx en 18317 van mevrouw Miranda Van Eetvelde worden omgezet in schriftelijke vragen.

La **présidente:** Les questions n^{os} 18271 de M. Veys, 18278 de M. De Potter et 18286 de M. Frédéric sont transformées en questions écrites.

10 Questions jointes de

- **M. Josy Arens au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la suppression de deux chaînes allemandes de l'offre de Belgacom TV" (n° 18367)**

- **Mme Kattrin Jadin au premier ministre sur "la suppression des chaînes allemandes ARD et ZDF du programme de Belgacom TV" (n° 18414)**

10 Samengevoegde vragen van

- **de heer Josy Arens aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het schrappen van twee Duitse zenders uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 18367)**

- mevrouw Katrin Jadin aan de eerste minister over "het schrappen van de Duitse zenders ARD en ZDF uit het aanbod van Belgacom TV" (nr. 18414)

10.01 Josy Arens (cdH): Madame la présidente, monsieur le ministre, j'ai appris par des concitoyens que Belgacom avait depuis le 14 mai dernier décidé de retirer de son offre les chaînes allemandes ARD et ZDF, estimant que leurs prétentions financières étaient exagérées.

Habitant, comme vous le savez, la communauté luxembourgophone de ce pays, mais aussi germanophone, je peux vous assurer que ces deux chaînes étaient fortement appréciées. Je constate donc une nouvelle fois la discrimination faite à ces personnes. Défenseur des minorités, je trouve inadmissible la suppression de ces deux chaînes.

L'allemand est, rappelons-le, la troisième langue officielle de notre pays. Il n'est donc pas pensable que ces chaînes ne fassent plus partie de l'offre de l'entreprise publique qu'est Belgacom.

Monsieur le ministre, êtes-vous informé de cette situation? Comptez-vous demander à Belgacom de tout mettre en œuvre pour réintroduire ces deux chaînes dans son offre?

Il paraît également qu'Angela Merkel est elle-même intervenue concernant cette problématique. Avez-vous des informations à ce propos? Le cas échéant, comptez-vous vous adresser à Angela Merkel pour que d'autres conditions soient proposées à Belgacom par ces deux chaînes?

10.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, cher collègue, je rappellerai toujours la même chose: conformément à la loi du 21 mars 1991, les entreprises publiques disposent d'une autonomie de gestion qui leur est garantie. Je suis disposé à en discuter lors d'une autre séance, comme je l'ai dit en commission du Sénat encore hier. Par ailleurs, cette loi définit mon rôle et ma compétence en tant que ministre: veiller au respect de la loi, des statuts de l'entreprise et du contrat de gestion. Il ne m'appartient donc pas d'intervenir dans les litiges opposant Belgacom à d'autres chaînes.

Cependant, tout comme les citoyens dont vous relayez le message, je suis persuadé que la présence de chaînes en langue allemande est importante dans notre paysage audiovisuel. C'est la raison pour laquelle je me suis informé auprès du management de Belgacom du contexte et des raisons pour lesquelles ces deux chaînes ont été supprimées.

Belgacom me confirme que le contrat étant arrivé à échéance et les revendications des deux chaînes publiques allemandes demeurant déraisonnables, il n'y a plus à l'heure actuelle de négociation en cours. ARD et ZDF ont donc été retirées de l'offre en date du 14 mai dernier.

Belgacom m'indique clairement qu'un appel visant à reconduire le contrat a été lancé auprès des deux chaînes, mais qu'après examen de la proposition financière reçue, il est apparu que les prétentions de ces dernières étaient excessives et ne pouvaient être acceptées dans le cadre du budget prévu.

10.01 Josy Arens (cdH): Men heeft mij erop gewezen dat Belgacom de Duitse zenders ARD en ZDF uit zijn aanbod heeft gehaald, omdat beide zenders volgens het telecombedrijf te hoge financiële eisen stellen. Ik vind deze beslissing onaanvaardbaar: de Duitstalige minderheid wordt hierdoor gediscrimineerd.

Zal u Belgacom vragen alles in het werk te stellen om beide zenders opnieuw aan te bieden?

Angela Merkel zou zich persoonlijk met deze problematiek hebben ingelaten. Weet u daar meer van?

10.02 Minister Jean-Pascal Labille: Ik kan me niet mengen in geschillen tussen Belgacom en andere zenders.

Belgacom bevestigt me dat er geen onderhandelingen meer aan de gang zijn, aangezien het contract ten einde is gelopen en de beide Duitse publieke zenders nog steeds onredelijke eisen stellen. ARD en ZDF werden op 14 mei jongstleden uit het aanbod geschrapt.

Belgacom deelt me mee dat er een akkoord werd gesloten met drie andere Duitse marktleaders (RTL Deutschland, ProSieben en SAT. 1).

Ik stel alles in het werk opdat de onderhandelingen zouden kunnen worden hervat. In Duitsland worden de publieke zenders niet door de kabelmaatschappijen vergoed om op de kabel te kunnen. Dat is ongetwijfeld een piste die verder dient te worden

verkend.

Néanmoins, soucieuse de continuer de proposer des contenus de qualité en langue allemande, Belgacom m'informe avoir renforcé son offre en concluant un accord avec trois autres chaînes leaders du marché en Allemagne, à savoir RTL Deutschland, ProSieben et Sat. 1.

Enfin, sachez qu'en ma qualité de ministre des Entreprises publiques et dans le respect du rôle qui est le mien, je mets tout en œuvre pour que les négociations puissent reprendre rapidement. En Allemagne, comme vous le soulignez, les chaînes publiques ne sont pas rémunérées par les distributeurs pour être diffusées. Il s'agit certainement d'une piste à approfondir.

10.03 Josy Arens (cdH): Monsieur le ministre, je vous remercie pour cette réponse. C'est vrai, je compte sur votre détermination pour remettre de l'ordre avec nos amis allemands.

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

De **voorzitter**: Mijnheer Vandeput, u hebt vragen onder de agendapunten 24, 25, 27, en 28. Uw vraag nr. 18325 onder agendapunt 27 is samengevoegd met vraag nr. 18354 van de heer Thiéry, maar hij heeft zijn vraag omgezet in een schriftelijke vraag. Wenst u bepaalde vragen eveneens om te zetten in schriftelijke vragen, of wil u ze allemaal mondeling stellen?

10.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik wil mijn vragen graag aanhouden.

11 Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de bussen ter vervanging van afgeschafte treinverbindingen" (nr. 18323)

11 Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les bus remplaçant des trains supprimés" (n° 18323)

11.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, in december 2012 schafte de NMBS 193 treinverbindingen af. Bij de aankondiging van de afschaffingen werd gesteld dat de treinen waarvoor er geen alternatief was, niet afgeschaft zouden worden. Een alternatief werd gedefinieerd als "een verbinding die maximaal een kwartier vroeger of later vertrekt."

Er werden inderdaad een aantal bussen ingelegd ter vervanging van enkele van die treinverbindingen. Zo vertrok bus 70001 van Liège-Guillemins naar Waremmes, bus 70002 van Waremmes naar Liège-Guillemins, bus 70003 van Sint-Niklaas naar Dendermonde en 70004 van Charleroi-Zuid naar 's Gravenbrakel. Daarnaast werden echter een aantal treinen afgeschaft waarvoor geen alternatief werd aangeboden. Dat was onder andere het geval voor de vroege stoptrein van Leuven naar Hasselt om 04 u 51.

Mijnheer de minister, waren er nog andere vervangbussen dan de vier die ik kon detecteren? Door wie worden die busverbindingen geëxploiteerd? Welke afspraken zijn er gemaakt tussen de NMBS en de exploitant? Is er sprake van een financiële tussenkomst van de NMBS? Welke tarieven worden daarbij gehanteerd? Ten slotte, waarom werden voor bepaalde afgeschafte treinen geen alternatieve busverbindingen aangeboden?

11.01 Steven Vandeput (N-VA): En décembre 2012, la SNCB a supprimé 193 liaisons ferroviaires, en s'engageant dans le même temps au maintien des trains pour lesquels elle ne pouvait proposer d'alternative. Si plusieurs liaisons par bus ont en effet été mises en service en remplacement des trains, une série de trains ont malgré tout été supprimés sans proposition d'alternative.

Quels lignes de bus ont été mises en service en remplacement des trains supprimés? Par qui ces lignes de bus sont-elles exploitées? Quels accords ont-ils été conclus entre la SNCB et l'exploitant? Quels tarifs sont-ils pratiqués en cas d'intervention éventuelle de la SNCB? Pourquoi la suppression de trains n'a-t-elle

pas été compensée dans certains cas par la mise en service de lignes de bus?

11.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: De NMBS deelt mij mee dat er geen andere vervangbussen dan de vier genoemde zijn. De NMBS besliste immers om enkel een vervangbus te laten rijden wanneer drie opeenvolgende treinen werden afgeschaft op een lijn met slechts één verbinding per uur.

De exploitanten van deze bussen zijn de volgende: Luik-Borgworm en Borgworm-Luik werd verzorgd door TEC Liège-Guillemins, Charleroi – 's Gravenbrakel door TEC Hainaut, Sint-Niklaas – Dendermonde door De Lijn Oost-Vlaanderen. Er werden voor deze vervangbussen contracten opgemaakt tussen de NMBS en de betrokken entiteiten van TEC en De Lijn met daarin de gemaakte afspraken in verband met onder meer de te volgen reisweg, de dienstregeling, de toegang tot de bus en de vergoeding die de NMBS betaalt voor deze bussen. TEC en De Lijn hadden hun offertes gebaseerd op de tarieven voor vervangbussen naar aanleiding van voorziene werken op het spoor, waarna er nog ruimte was voor onderhandelingen.

11.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Quatre bus de remplacement ont été prévus au total. La SNCB a décidé de ne faire circuler un bus de remplacement que si trois trains successifs ont été supprimés sur une ligne où il n'y a qu'un seul train toutes les heures.

Les exploitants de ces bus sont: TEC Liège-Guillemins pour les lignes Liège-Waremme et Waremme-Liège; TEC Hainaut pour la ligne Charleroi-Braine-le-Comte et De Lijn Oost-Vlaanderen pour la ligne Sint-Niklaas – Termonde. Des contrats ont été établis entre la SNCB et les entités concernées des TEC et de De Lijn, contrats incluant les accords conclus en ce qui concerne l'itinéraire de voyage à suivre, l'horaire, l'accès au bus et l'indemnité que la SNCB paie pour les bus. Les TEC et De Lijn avaient basé leurs offres sur les tarifs fixés pour les bus de remplacement en cas de travaux prévus sur le rail.

11.03 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik dank de minister voor zijn antwoord.

Op het ogenblik dat men verbindingen wil afschaffen, belooft men in alternatieven te zullen voorzien. Destijds werd meegedeeld dat in een alternatief zou worden voorzien, indien reizigers een kwartier vroeger of later geen andere mogelijkheid zouden hebben om hun bestemming te bereiken. Vandaag horen we plots dat er bijkomende redenen zijn om dan toch niet in bijkomende alternatieven te voorzien. Het minste dat de NMBS zou kunnen hebben geschreven in het voorbereide antwoord, mijnheer de minister, is dat zij zelf overlegd zou hebben met De Lijn of met TEC om de exploitatie door hen te laten gebeuren.

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

12 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de communicatie van de NMBS over het datalek van december 2012" (nr. 18324)**

12 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la communication de la SNCB à propos de la fuite de données de décembre 2012" (n° 18324)**

12.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, in december 2012 was er de fameuze NMBS Europe *leak*, waarbij de gegevens van anderhalf miljoen klanten werden vrijgegeven op de website.

Iemand heeft toen een onofficiële website opgezet, NMBS Leak Check, waar klanten zouden kunnen controleren of hun gegevens bekend waren gemaakt. Vervolgens liet de NMBS weten niet van het initiatief gediend te zijn en juridische acties te overwegen. Na een afkeurende reactie van de Privacycommissie werd de bewuste website enkele dagen later op non-actief gezet. Daarna konden men zich dus nog enkel tot de NMBS zelf wenden om te weten te komen of zijn gegevens al dan niet werden gelekt.

Meerdere burgers hebben mij gecontacteerd en meldden mij dat zij op de webstek van NMBS Europe een aanvraagformulier hebben ingediend, maar hierop geen antwoord hebben ontvangen.

Mijnheer de minister, hoeveel aanvragen werden ingediend? Waarom reageert de NMBS niet op de vragen? Werden er inderdaad juridische stappen ondernomen tegen de eigenaar van de website NMBS Leak Check?

12.02 Minister Jean-Pascal Labille: De NMBS deelt mij mee dat zij ongeveer een duizendtal klachten of vragen om informatie heeft ontvangen. Al die reacties werden door de NMBS beantwoord. Er werden meer dan achthonderd e-mails verstuurd. De andere antwoorden werden per post of via de ombudsman verstuurd. Klanten die geen antwoord gekregen zouden hebben, kunnen hun vragen herhalen en daarvoor het formulier gebruiken dat beschikbaar is op www.b-europe.com.

De NMBS heeft geen juridische initiatieven genomen tegenover de verantwoordelijke van de site.

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

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

13 Samengevoegde vragen van

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stand van zaken in verband met het meerjareninvesteringsplan

12.01 Steven Vandeput (N-VA): En décembre 2012, les coordonnées d'un million et demi de clients de la SNCB ont été divulguées sur le site web de l'entreprise. Un site officieux a alors été mis en place, SNCB Leak Check, permettant aux clients de vérifier si leurs coordonnées avaient été rendues publiques. La SNCB a fait savoir qu'elle n'approuvait pas cette initiative et qu'elle envisageait d'entreprendre des actions juridiques. Après un avis de la Commission de la protection de la vie privée, le site web a été désactivé et les clients n'ont plus pu s'informer qu'auprès de la SNCB. Il semblerait que la SNCB ne réponde pas à toutes les demandes.

Combien de demandes ont-elles été introduites? Pourquoi la SNCB ne répond-elle pas? Des actions juridiques ont-elles été entreprises contre le propriétaire du site web SNCB Leak Check?

12.02 Jean-Pascal Labille, ministre: La SNCB précise avoir reçu pratiquement un millier de demandes d'information et avoir répondu à toutes ces demandes. Plus de 800 courriels ont été envoyés. Des réponses ont également été transmises par courrier postal ou par l'entremise du médiateur. Les clients qui n'auraient pas reçu de réponse peuvent réitérer leur demande et utiliser à cet effet le formulaire disponible à l'adresse www.b-europe.com.

La SNCB n'a pris aucune initiative juridique vis-à-vis du responsable du site en question.

2013-2025 van de NMBS-Groep" (nr. 18325)

- de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de kritiek van de Union Wallonne des Entreprises op het investeringsplan 2013-2025 van de NMBS" (nr. 18354)

13 Questions jointes de

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'état d'avancement du plan pluriannuel d'investissements 2013-2025 du Groupe SNCB" (n° 18325)

- M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les critiques formulées par l'Union Wallonne des Entreprises à l'encontre du plan d'investissement 2013-2025 de la SNCB" (n° 18354)

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, begin maart startte u, na een show hier in het Parlement, het overleg met de Gewesten over het meerjareninvesteringsplan 2013-2025. In het najaar zou dat moeten leiden tot een definitief plan en een nieuw samenwerkingsakkoord.

In het voorstel van investeringsplan wordt 2 miljard euro uitgetrokken voor projecten die in samenwerking met de Gewesten via pre- of cofinanciering zouden kunnen worden gerealiseerd.

Infrabel kon zich eerder echter niet helemaal vinden in de tekst van het geconsolideerde investeringsplan en ook de NMBS tekende voorbehoud aan.

Mijnheer de minister, zitten de drie vennootschappen van de NMBS-Groep ondertussen op een lijn? Werd het geconsolideerde voorstel van investeringsplan door de drie directiecomités en raden van bestuur goedgekeurd?

Hoe verliep het overleg met de Gewesten?

Is er ondertussen zicht op de aanwending van de 2 miljard euro nog te bepalen reserves? Welke pre- en cofinancieringsmechanismen zullen worden gebruikt?

Wanneer is een eerste tussentijdse evaluatie van het investeringsplan gepland? Hoe zal die verlopen?

Is er ondertussen meer duidelijkheid over de 60/40-verdeelsleutel? Welke projecten worden buiten de verdeelsleutel gehouden? Worden de investeringen in de werkplaatsen opnieuw in de verdeelsleutel opgenomen? Worden de investeringen in ETCS in de verdeelsleutel opgenomen? Zal de verdeelsleutel jaarlijks worden toegepast of over een periode van meerdere jaren worden gespreid? Hoe wordt de toepassing van de verdeelsleutel gecontroleerd?

13.02 Minister Jean-Pascal Labille: Mevrouw de voorzitter, het overleg met de partners van de federale regering vond plaats tijdens het eerste semester van dit jaar. Het steunde op de meest recente versie van het ontwerp van investeringsplan 2013-2025, dat mij eind 2012 door het beheersorgaan van de NMBS-Groep is doorgegeven. Er is tot op vandaag nog geen nieuwe versie.

De reserve van 2 miljard euro bestaat eigenlijk uit 1,466 miljard euro, die voor gewestelijke, structurerende projecten is bestemd en uit 500 miljoen euro voor de cofinancieringen door de Gewesten in

13.01 Steven Vandeput (N-VA): Le plan d'investissement pluriannuel 2013-2015 doit déboucher à l'automne sur un plan définitif et un accord de coopération.

Les trois sociétés du Groupe SNCB sont-elles sur la même longueur d'onde à cet égard? Ont-elles toutes approuvé la proposition consolidée de plan d'investissement? Comment la concertation avec les Régions s'est-elle déroulée? En sait-on plus s'agissant de l'affectation des 2 milliards de réserves qui doivent encore être fixées? À quels mécanismes de préfinancement et de cofinancement recourra-t-on? Le ministre peut-il fournir des explications à propos du plan et de l'application précise de la clé de répartition?

13.02 Jean-Pascal Labille, ministre: La concertation avec les partenaires du gouvernement fédéral s'est déroulée au cours du premier semestre de 2013 et reposait sur la dernière version du projet de plan d'investissement 2013-2025 que j'ai reçue fin 2012 de l'organe de gestion du Groupe SNCB.

overeenstemming met het federaal regeerakkoord. Daarbij komt nog 600 miljoen euro op het einde van de planperiode voor de uitbreiding van de capaciteit in het kader van het vervoersplan op lange termijn.

Het investeringsplan voorziet niet in een nieuwe prefinanciering. Enkel de prefinancieringen die in voorgaande akkoorden waren vastgelegd, blijven van toepassing.

De toewijzing van de reserves aan concrete projecten werd met de Gewesten besproken. Daarover zal tijdens het tweede semester van 2013 worden gecommuniceerd.

Ik zal de Ministerraad normaal komende vrijdag een gewijzigde versie van het investeringsplan voorleggen. Zij omvat met name een verdeling van de reserves tussen de drie Gewesten. Een periodiek herzieningsmechanisme van het investeringsplan zal ook worden voorgesteld, waarbij met zaken kan worden geschoven. Zo'n mechanisme zal het mogelijk maken de aanpassingen aan te brengen die tijdens de uitvoering van het plan nodig blijken. Het moet tegelijkertijd de continuïteit en de langetermijnvisie garanderen. De eerste herziening werd nog niet gepland, maar zal waarschijnlijk rond 2015 plaatsvinden.

Met betrekking tot de toegepaste principes voor de regionale verdeelsleutel 60/40 zal er geen enkele wijziging ten opzichte van het voorgaande samenwerkingsakkoord komen. De gelocaliseerde investeringen die aan ETCS zijn verbonden, blijven aan die sleutel onderworpen.

De regionale verdeelsleutel 60/40 zal zowel jaarlijks als voor de volledige periode van het investeringsplan worden nageleefd.

Er wordt niet overwogen de principes van de regionale verdeelsleutel te wijzigen, zelfs indien die mogelijkheid voordien werd geopperd. De jaarlijkse controle van de sleutel blijft dus van toepassing.

Hoewel het ambitieus is, laat het ontwerp van investeringsplan niet toe alle gewestelijke projecten uit te voeren. Dat is de reden waarom ik elk Gewest heb gevraagd de prioriteiten binnen hun spoorwegprojecten aan te geven op basis van strategieën inzake ruimtelijke ontwikkeling, goederenvervoer en intermodale mobiliteit. Op basis van hun antwoord zullen wij binnenkort samen de concrete uitvoering van hun prioriteiten en de eventuele cofinanciering in het kader van het ontwerp van investeringsplan bespreken.

La réserve de 2 milliards d'euros se décompose comme suit: un montant de 1,466 milliard d'euros destiné aux projets structurels régionaux et un montant de 500 millions d'euros destiné aux cofinancements par les Régions. À cela viendra encore s'ajouter ultérieurement un montant de 600 millions d'euros destiné à l'extension de la capacité dans le cadre du plan de transport à long terme.

Un nouveau préfinancement n'est pas prévu: seuls les préfinancements fixés dans le cadre des accords antérieurs demeureront applicables.

L'attribution des réserves à des projets concrets a fait l'objet d'une concertation avec les Régions et sera communiquée au cours du second semestre de 2013.

Je soumettrai prochainement au Conseil des ministres une version modifiée du plan d'investissement, comportant une répartition des réserves entre les trois Régions et un mécanisme de révision périodique, qui permettra de procéder à des ajustements durant la mise en œuvre du plan. La première révision aura probablement lieu vers 2015.

Tous les projets régionaux ne pourront pas être mis en œuvre dans le cadre du projet de plan d'investissement. Aussi ai-je demandé à chaque Région de me communiquer ses priorités en matière de projets ferroviaires sur la base de stratégies en matière de développement territorial, de transport de marchandises et de mobilité intermodale. Nous pourrons, sur cette base, nous entretenir de la mise en œuvre et, le cas d'échéant, du cofinancement de ces priorités.

13.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, u weet dat wij de 60/40-verdeelsleutel geen goede verdeelsleutel vinden. Zolang hij er echter is, vormt hij op zijn minst, indien hij wordt gecontroleerd, een

garantie dat investeringen in dit land worden verdeeld volgens een sleutel.

Wat uw voorstellen aan de Ministerraad betreft, bent u eigenlijk nogal vaag. U hebt een plan van enorm veel miljarden voorgesteld. Zult u dat plan voorleggen? Moeten wij ervan uitgaan dat de vele miljarden en ook een aantal gekke projecten uit dat plan worden voorgelegd aan de Ministerraad en als een acquis zullen worden beschouwd? Dat is een kleine extra vraag.

13.04 Minister **Jean-Pascal Labille**: De heer Vandeput weet dat het voor mij onmogelijk is om op zijn vraag te antwoorden. Ik moet eerst met de regering spreken.

13.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Ik zal mijn vraag herformuleren. U hebt geen antwoord gegeven op een specifiek element van mijn vraag, met name of de drie verschillende raden van bestuur het voorliggend investeringsplan ondertussen hebben goedgekeurd.

13.05 **Steven Vandeput** (N-VA): Les trois conseils d'administration ont-ils dans l'intervalle approuvé ce plan d'investissement?

13.06 Minister **Jean-Pascal Labille**: De drie raden van bestuur hebben een plan goedgekeurd. Ik moet echter nog met de raden van bestuur bekijken of de veranderingen aan het plan dat was goedgekeurd, zijn opgenomen in het nieuwe plan. Ik zal het u laten weten.

13.06 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Les trois conseils d'administration ont adopté un plan mais je vais vérifier si les changements au niveau du plan qui avait été approuvé figurent également dans le nouveau plan.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

14 **Vraag van de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het niet toekennen van compensatie voor treinvertragingen bij vooraf aangekondigde stakingen" (nr. 18326)**

14 **Question de M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'absence d'octroi d'une compensation pour retard de train en cas de grèves annoncées au préalable" (n° 18326)**

14.01 **Steven Vandeput** (N-VA): Mijnheer de minister, ik werd een tijdje geleden gecontacteerd door een abonneethouder die een compensatie wilde verkrijgen voor de algemene stakingsdag van 30 januari 2012. Hij had zich eerder al gewend tot de klantendienst van de NMBS, tot de Ombudsman voor de treinreizigers en tot de FOD Mobiliteit. Deze dienst is aangeduid als handhavingsinstantie in het kader van verordening nr. 1371/2007 over de treinreizigersrechten.

14.01 **Steven Vandeput** (N-VA): La SNCB considère les grèves annoncées au moins huit jours à l'avance comme une forme de force majeure et c'est pourquoi elle se refuse à payer des compensations à ses abonnés qui se prétendent lésés par ces grèves. Un abonné qui voulait obtenir une compensation pour la journée de grève générale du 30 janvier 2012 s'est adressé au médiateur pour les voyageurs ferroviaires ainsi qu'au SPF Mobilité considéré en sa qualité d'instance chargée de veiller au respect des droits des voyageurs ferroviaires. Le service de médiation estime, contrairement à la SNCB, que le voyageur concerné a droit à une

Nu is het zo dat de NMBS stakingen die ten minste acht dagen op voorhand zijn aangekondigd, beschouwt als een vorm van overmacht en compensaties daarvoor weigert te betalen. Ze verwijst hiervoor naar de wet van 25 augustus 1891, de algemene voorwaarden CIT, artikel 9.5.2.d en de uitvoeringsmodaliteiten van artikel 33 van het beheerscontract.

De ombudsdienst was daarentegen van mening dat de reiziger wel recht had op een compensatie. Hij achtte het niet billijk dat de NMBS-Groep de vooraf betaalde prijs voor de niet-verleende prestatie zonder meer zou mogen behouden. Het verzoeningsvoorstel en het advies van de ombudsdienst, waarbij de NMBS een terugbetaling zou doen

of een compensatiebiljet zou aanbieden, werden door de NMBS echter afgewezen. De NMBS schendt hiermee volgens mij verordening nr. 1371/2007 over de treinreizigersrechten. Dat zeggen ook de FOD Mobiliteit en Vervoer, de Europese Commissie en de advocaat-generaal bij het Europese Hof van Justitie.

Mijnheer de minister, ik heb daarover de volgende vragen. De NMBS stelt dat zij door haar bevoegde overheid niet verplicht wordt om een terugbetaling uit te voeren noch enige andere compensatie aan te bieden wanneer een staking acht dagen op voorhand wordt aangekondigd. Is dat inderdaad zo? Zult u de NMBS vragen om de Europese verordening te respecteren en ook in het geval van vooraf aangekondigde stakingen compensaties toe te kennen voor treinvertragingen?

compensation. Selon lui, il ne serait en effet pas équitable que le Groupe SNCB puisse conserver le prix qui lui a été payé à l'avance par ce voyageur sans lui fournir une prestation en contrepartie. La SNCB a toutefois refusé la proposition de conciliation du médiateur et l'avis dans lequel le médiateur suggère à la SNCB de rembourser le voyageur ou de lui offrir un billet compensatoire. Par ce refus, la SNCB viole le Règlement européen 1371-2007 qui traite des droits des voyageurs. Le SPF Mobilité et Transports, la Commission européenne et l'avocat général près la Cour européenne de Justice sont du même avis.

Est-il exact que la SNCB n'est pas tenue d'offrir aux voyageurs qui se prétendent lésés par une grève un remboursement ou une autre compensation si cette grève a été annoncée huit jours à l'avance? Le ministre demandera-t-il à la SNCB de respecter néanmoins le Règlement européen?

14.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Artikel 17 van de verordening over de rechten en verplichtingen van reizigers in het treinverkeer bepaalt dat de reiziger die een vertraging oploopt tussen de plaats van vertrek en aankomst een vaste vergoeding kan eisen van de spoorwegonderneming, zonder zijn rechten op vervoer te verliezen.

Om te beslissen of een oorzaak van vertraging als overmacht kan worden beschouwd, baseert de NMBS zich, wat het internationaal verkeer betreft, op de aansprakelijkheidsvrijstellingen van de bovenvermelde uniforme regels, die algeheel deel uitmaken van de verordening en bepalen wat volgt: "De vervoerder wordt van zijn aansprakelijkheid ontslagen wanneer de afschaffing, de vertraging of de gemiste aansluiting te wijten is aan een van de volgende oorzaken: omstandigheden buiten de spoorwegexploitatie die de vervoerder, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, niet kon vermijden en waarvan hij de gevolgen niet kon verhinderen."

Wat het binnenverkeer betreft, bepalen de algemene vervoersvoorwaarden van NMBS Mobility met betrekking tot de vrijstelling van aansprakelijkheid voor vertragingen het volgende: "Bovendien wordt de NMBS vrijgesteld van haar aansprakelijkheid voor opgelopen vertragingen, alsook voor de niet-voortzetting van de reis op dezelfde dag, indien de gebeurtenis is veroorzaakt door omstandigheden buiten de uitoefening van de spoorwegactiviteiten die de NMBS niet had kunnen voorkomen, ondanks de zorgvuldigheid vereist in de omstandigheden van het geval, en waarvan de NMBS de

14.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: L'article 17 du règlement sur les droits et obligations des voyageurs ferroviaires dispose que tout voyageur a droit à une indemnisation fixe octroyée par l'entreprise ferroviaire pour cause de retard sans perdre ses droits en matière de transport.

Pour estimer si un retard survenu au niveau du trafic international peut ou non être considéré comme un cas de force majeure, la SNCB se fonde sur les exonérations de la responsabilité prévues dans le règlement précité. Ainsi, le transporteur est déchargé de toute responsabilité lorsque l'annulation, le retard ou la correspondance manquée sont imputables à des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire, que le transporteur ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles il ne pouvait pas obvier.

gevolgen niet kon verhinderen.”

In de compensatiesystemen met betrekking tot artikel 33 van het beheerscontract van de NMBS wordt voorzien in een ontheffing van verantwoordelijkheid en dus de niet-betaling van de compensaties wanneer de staking ten minste acht dagen op voorhand werd aangekondigd door een aanzegging. Die regel is vandaag nog geldig. Het Europees Hof van Justitie heeft daarover nog geen uitspraak gedaan, waardoor de NMBS haar algemene voorwaarden als geldig beschouwt.

Pour le trafic intérieur, les conditions générales de transport de SNCB Mobility sont d'application. La SNCB est déchargée de toute responsabilité lorsque le retard est imputable à des circonstances extérieures à l'exploitation ferroviaire, que la SNCB ne pouvait pas éviter et aux conséquences desquelles elle ne pouvait pas obvier.

La SNCB est déchargée de toute responsabilité – et dès lors du paiement de compensations – en cas de grève annoncée au public avec préavis d'au moins huit jours. Cette règle est toujours d'application à ce jour. La Cour de justice de l'Union européenne ne s'est pas encore prononcée sur ce point.

14.03 Steven Vandeput (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord, maar het is een zeer politiek antwoord. U zegt eigenlijk – dat is mijn perceptie van uw antwoord – dat het niet helemaal juist is wat de NMBS doet, maar dat zij daarmee rustig mag verder doen, zolang er geen veroordeling is van het Europees Hof van Justitie. De man die mij gecontacteerd heeft, zal er maar gelukkig mee zijn en met hem een heel aantal andere mensen die op voorhand een dienst betalen waarvan zij uiteindelijk geen genot kunnen nemen. Ik ga hiermee nog een beetje verder.

14.03 Steven Vandeput (N-VA): La réponse du ministre est très politique. Tant que la Cour de justice de l'Union européenne n'a pas prononcé de condamnation, la SNCB peut poursuivre une pratique qui n'est pourtant pas absolument correcte en réalité. Le voyageur ne sera guère heureux de l'apprendre!

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

De **voorzitter**: Collega's, het is nu 11 u 45. Mijnheer de minister, ik begrijp dat u slechts tot 12 u 05 kunt blijven. Dat is niet lang meer. Ik stel voor dat wij nog de vragen onder agendapunten 32 en 35 kunnen behandelen. De andere vragen zullen wij niet meer kunnen behandelen. De minister heeft de antwoorden op alle vragen bij zich. Als iedereen daarmee akkoord kan gaan, zullen wij de agenda afhandelen door de antwoorden vandaag nog door de diensten te laten doormailen.

14.04 Steven Vandeput (N-VA): Mevrouw de voorzitter, is er volgende week nog een commissievergadering voor de vragen of niet?

De **voorzitter**: Normaal is er nog een commissievergadering voor de vragen aan minister Vande Lanotte, tenzij de vraagstellers akkoord gaan met het geven van de schriftelijke antwoorden. Ik moet hen daarvoor vandaag nog contacteren.

De commissievergadering van volgende week staat geagendeerd. Wij zijn de enige commissie die volgende week nog samenkomt.

15 Questions jointes de

- Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "Belgacom" (n° 18419)
- M. Christophe Bastin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement,

chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de Didier Bellens" (n° 18421)

- Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les propos du CEO de Belgacom relayés par la presse" (n° 18449)

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les déclarations de Didier Bellens" (n° 18456)

15 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "Belgacom" (nr. 18419)

- de heer Christophe Bastin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van Didier Bellens" (nr. 18421)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van de CEO van Belgacom waarover bericht werd in de pers" (nr. 18449)

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitspraken van Didier Bellens" (nr. 18456)

15.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je souhaiterais revenir sur la sortie médiatique du CEO de Belgacom, concernant la participation de l'État. M. Bellens a déclaré que l'État pourrait se satisfaire d'une participation à hauteur de 40 % dans l'entreprise publique. Quel est votre sentiment suite à ces déclarations?

Est-ce que cela pourrait déboucher sur un projet de vente, alors que, d'après certains analystes, l'État n'a pas intérêt à vendre? Ces déclarations interviennent dans un contexte relativement tendu entre l'entreprise et son actionnaire majoritaire. On se souvient de conseils d'administration assez difficiles.

De plus, le sommet de la hiérarchie est à nouveau touché par une vague de licenciements. Lors des auditions, on nous a dit que ces licenciements étaient dus à une rotation normale dans un contexte de marché des télécoms. Cela pose question dans la mesure où ce sont des personnes expérimentées qui quittent l'entreprise, ce qui pourrait entraîner quelques difficultés dans un secteur de plus en plus concurrentiel.

15.02 Christophe Bastin (cdH): Tout comme ma collègue, j'ai été interpellé par cette interview réalisée dans le cadre d'une mission économique aux États-Unis. M. Bellens n'y excluait pas la possibilité d'une diminution de la participation de l'État belge dans le capital de l'opérateur. Selon lui, il ne serait pas primordial que l'État belge conserve la majorité des actions, puisqu'en posséder seulement 40 % serait largement suffisant pour garder le contrôle de l'entreprise.

Le CEO de Belgacom une nouvelle fois outrepassé quelque peu les fonctions qui sont les siennes ainsi que son statut d'administrateur délégué qui lui impose justement d'être au service de son actionnariat. Quelle est votre réaction face à de telles déclarations? Une diminution de la participation de l'État dans l'actionnariat de Belgacom est-elle envisageable?

15.03 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank de collega's voor de inleiding. Men moet ons Didier Bellens niet meer leren kennen, niet alleen ten opzichte van zijn personeel. Bij Telenet vertrekt de top omdat de CEO weggaat, bij Belgacom vliegt men eruit omdat de CEO er nog is. De relatie met zijn aandeelhouder is ook niet altijd de beste.

15.01 Valérie De Bue (MR): Volgens de heer Bellens, CEO van Belgacom, is een overheids-participatie van 40 procent in Belgacom voldoende.

Zouden deze mediatieke uitspraken kunnen leiden tot een verkoop? De verhouding tussen het bedrijf en zijn meerderheidsaandeelhouder is gespannen en de top van de hiërarchie wordt geteisterd door een ontslaggolf. Ervaren mensen laten vertrekken, kan het bedrijf schaden.

15.02 Christophe Bastin (cdH): Volgens de heer Bellens hoeft de overheid niet per se meerderheidsaandeelhouder te blijven om de controle over het bedrijf te behouden. De afgevaardigd bestuurder lijkt nog maar eens buiten zijn boekje te gaan.

Zal de overheidsparticipatie worden ingekrompen?

15.03 Peter Dedecker (N-VA): Le CEO de Belgacom, M. Bellens, a déclaré récemment que selon lui la participation de l'État pourrait être ramenée à 40 %.

Quelle est l'attitude du ministre à

De week voordat de vraag werd ingediend, kwam CEO Bellens in het nieuws met zijn uitspraak dat volgens hem de participatie van de overheid zou mogen zakken tot 40 %, zoals de collega's al aanhaalden. Velen in de regering waren daar niet zo gelukkig mee. Ik vind het echter wel een zeer interessante uitspraak en wil er graag dieper op ingaan.

Ik heb dan ook enkele vragen voor u.

Hoe staat u ten opzichte van de suggestie van Didier Bellens? U hebt al een eerste reactie gegeven in de media. In hoeverre maakt zij deel uit van een strategie, denkt u?

Wat zijn precies de juridische gevolgen, indien het overheidsaandeel in Belgacom onder de 50 % zou zakken? Wat zijn de gevolgen voor het juridisch statuut van Belgacom, ook wat de consolidatie en dergelijke betreft?

Wat zijn de gevolgen voor het personeel, indien het overheidsaandeel in Belgacom onder de 50 % zou dalen, zowel voor de contractuele als voor de statutaire werknemers?

15.04 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Comme je l'ai déclaré, la question de la participation de l'État dans Belgacom ne regarde pas le management, mais uniquement l'État. Donc, M. Bellens, comme je le lui ai dit, est sorti de ses prérogatives. Ses considérations toutes personnelles ne lient en rien le ministre des Entreprises publiques que je suis ni le gouvernement. Je le lui ai rappelé à plusieurs occasions.

Comme je l'ai indiqué très clairement dès mon entrée en fonction, l'État conservera la majorité des parts au sein de Belgacom et, ce faisant, s'assurera que le caractère public de l'entreprise soit pleinement pris en considération par ses dirigeants. Ma volonté et mon attitude demeureront exactement identiques.

Mijnheer Dedecker, ik zal dus niet op uw vragen antwoorden. Het is geen oplossing voor mij.

En ce qui concerne les questions de gestion des ressources humaines au sein de Belgacom, elles relèvent des organes de gestion des entreprises dont elles dépendent. Je le répète, je veux bien que l'on discute de la loi de 1991, mais on ne sait à la fois dire qu'il s'agit d'entreprises autonomes et demander au ministre de systématiquement réagir. À un moment donné, il faut choisir. Mais je n'ai aucun problème à ce sujet.

Même si, comme de nombreux observateurs, je m'interroge sur les choix parfois opérés au sein des entreprises sur lesquelles j'exerce une tutelle, mon seul souci est de garantir que ces décisions sont conformes à la loi et ne mettent pas à mal la capacité de l'entreprise à fournir ses services publics à la population. C'est d'ailleurs le rôle du commissaire du gouvernement également. Si tel devait être le cas, je ne manquerais évidemment jamais d'intervenir. Actuellement, ce ne

l'égard de cette suggestion? Quelles seraient les conséquences juridiques d'une réduction à moins de 50 % de la participation de l'État dans Belgacom? Quelles seraient les conséquences pour le personnel, tant contractuel que statutaire?

15.04 **Minister Jean-Pascal Labille**: De participatie van de Belgische Staat in Belgacom gaat alleen de Belgische Staat aan en niet het management van dat bedrijf. De heer Bellens is buiten zijn boekje gegaan en de regering is geenszins gebonden door zijn persoonlijke beschouwingen.

Ik heb bij mijn aantreden al duidelijk gemaakt dat de Staat de meerderheidsaandeelhouder van Belgacom zal blijven en erop zal toezien dat het management het openbare karakter van het bedrijf respecteert.

Je ne répondrai donc pas à vos questions, M. Dedecker.

De problemen die te maken hebben met human resources behoren tot de verantwoordelijkheid van de beheersorganen. Het gaat om autonome bedrijven. Ik stel mij soms wel vragen over de keuzes die worden gemaakt door bedrijven waarop ik het toezicht uitoefen, maar mijn enige bekommernis bestaat erin te waarborgen dat die beslissingen met de wet stroken en dat ze het bedrijf niet beletten een openbare dienst te leveren. Als dit wel het geval zou zijn, dan zou ik

me semble pas être le cas.

15.05 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Sans doute conviendra-t-il de réfléchir à nouveau à la loi de 1991 ainsi qu'au secteur des télécoms. Encore faudrait-il que l'État soit dans un secteur totalement concurrentiel et où les obligations de service public deviennent de plus en plus minimales eu égard à ce que l'on a connu antérieurement au niveau de la RTT et de Belgacom.

15.06 Christophe Bastin (cdH): Madame la présidente, je tiens également à remercier le ministre pour sa réponse très courte mais très claire qui est rassurante au niveau de l'actionariat de l'État. En revanche, le message est moins clair entre le ministre et M. Bellens puisqu'à de multiples occasions ce dernier est sorti de ses prérogatives. À un certain moment, M. Bellens devra comprendre que sa mission doit rester au service de son actionariat et ne pas sortir des choses tout à fait personnelles.

15.07 Peter Dedecker (N-VA): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw bevlogen antwoord. U straalde duidelijk passie uit en dat vind ik heel mooi.

U distantieert zich ook duidelijk van de uitspraak van Didier Bellens, die u heel persoonlijk noemt. Het klopt dat dit een persoonlijke uitspraak is, maar ik meen dat wij dit debat in het Parlement toch moeten aangaan. Dat zou heel interessant zijn. Wij moeten dat debat voeren, zonder zomaar even een standpunt in te nemen. De publieke dienstverlening kan contractueel worden geregeld. Er is een heel goede marktwerking. Volgens mij is het niet noodzakelijk dat de overheid daarin nog 50 % aanhoudt, dus ik stel voor dat wij dat debat ooit aangaan met de regering en met de experts op het terrein. Daarin kan Didier Bellens een heel interessante stem zijn.

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

De **voorzitter**: Vragen nrs 18452 en 18454 van mevrouw Musin zijn omgezet in schriftelijke vragen.

Dan komen we tot punt 35, de samengevoegde vragen over de Fyra. Vragen nrs 18686 en 19136 van de heer Van den Bergh worden omgezet in schriftelijke vragen.

Mijnheer Van Hecke, blijven uw vragen nrs 18879, 18690 en 19352 mondeling of zet u ze om in schriftelijke vragen?

15.08 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mevrouw de voorzitter, indien iedereen ermee akkoord gaat om de vragen om te zetten in schriftelijke vragen, dan sluit ik mij daarbij aan. Indien echter iemand zijn vragen mondeling stelt, sluit ik mij daar ook bij aan.

15.09 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, ik heb over het onderwerp in totaal zeven mondelinge vragen ingediend. Het stellen alleen al van mijn vragen zal de tijd overschrijden. Ik weet ook dat wij onze vragen, gezien het aantal, niet zullen kunnen stellen. Ik heb er dus geen probleem mee om mij bij de andere leden aan te sluiten en mijn vragen om te zetten in schriftelijke vragen.

optreden.

15.05 Valérie De Bue (MR): Men zal zich inderdaad moeten bezinnen over de wet van 1991 of over de toekomst van de telecomsector. Moet de overheid overigens nog participeren in deze sector die aan concurrentie blootstaat?

15.06 Christophe Bastin (cdH): Uw antwoord is geruststellend ten aanzien van het aandeelhouderchap van de overheid. Het is echter zo dat de heer Bellens soms persoonlijke uitspraken doet, waarbij hij zijn opdracht uit het oog verliest en buiten zijn boekje gaat.

15.07 Peter Dedecker (N-VA): Le ministre prend manifestement ses distances à l'égard de la déclaration de Didier Bellens, qu'il qualifie de tout à fait personnelle. Je crois toutefois que c'est là un débat que nous devons mener au Parlement. Le service au public peut être réglé contractuellement. Il n'est pas nécessaire que les pouvoirs publics y conservent 50 %.

15.10 Frank Wilrycx (Open Vld): Mevrouw de voorzitter, ik ben het ermee eens dat mijn vraag nr. 19361 wordt omgezet in een schriftelijke vraag.

De **voorzitter**: Collega's, alle vragen onder agendapunt 35, zijnde vragen nrs 18501 van de heer Veys, 18686 van de heer Van den Bergh, 18879 van de heer Van Hecke, 19306 van de heer Vandeput, 18690 van de heer Van Hecke, 18816 en 18916 van de heer Veys, 18956 en 18958 van de heer Geerts, 19136 van de heer Van den Bergh, 19149 van mevrouw De Bue, 19352 van de heer Van Hecke, 19356, 19358 en 19359 van de heer Vandeput, 19361 van de heer Wilrycx, 19365, 19366 en 19367 van de heer Veys, worden aldus omgezet in schriftelijke vragen en de antwoorden zullen vandaag nog aan alle vraagstellers worden doorgemailed.

La **présidente**: Avec l'accord des auteurs, toutes les questions relatives au dossier Fyra sont transformées en questions écrites. Tout le monde recevra aujourd'hui les réponses par courriel.

Mevrouw Van Eetvelde, bent u ook bereid om uw vragen nrs 18637 en 18638 om te zetten in schriftelijke vragen?

15.11 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik meen al te hebben begrepen dat de vragen over de Fyra de laatste vragen zouden zijn die vandaag aan bod komen.

De **voorzitter**: Uw vraag nr. 18637 gaat evenwel over het mandaat van de CEO van bpost.

15.12 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Die vraag wil ik graag stellen.

16 Vraag van mevrouw Miranda Van Eetvelde aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de uitbreiding van de raad van bestuur van bpost" (nr. 19273)

16 Question de Mme Miranda Van Eetvelde au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'élargissement du conseil d'administration de bpost" (n° 19273)

16.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): Mijnheer de minister, als gevolg van de beursgang van bpost heeft een aanpassing van de raad van bestuur plaatsgevonden.

16.01 Miranda Van Eetvelde (N-VA): L'entrée en bourse de bpost a donné lieu à une modification du conseil d'administration qui est passé de 10 à maximum 12 membres: l'administrateur délégué, 6 administrateurs nommés par l'État, 3 administrateurs indépendants et 2 administrateurs de l'actionnaire CVC.

In de prospectus lezen we dat de raad van bestuur voor de beursgang was samengesteld uit tien leden, maar na de voltooiing van de aanbidding zal de raad samengesteld zijn uit ten hoogste twaalf leden: de gedelegeerd bestuurder, ten hoogste zes bestuurders die benoemd worden door de Belgische Staat, drie onafhankelijke bestuurders en twee bestuurders van de verkopende aandeelhouder CVC.

De drie onafhankelijke bestuurders werden ondertussen aangesteld, maar voor zover ik weet vaardigt de Belgische Staat tot op heden slechts vijf van de zes mogelijke bestuurders af.

Les 3 administrateurs indépendants ont déjà été désignés. Comment ont-ils été sélectionnés? L'État a déjà désigné 5 administrateurs. Un administrateur supplémentaire sera-t-il encore nommé?

Mijnheer de minister, welke procedure en criteria werden gehanteerd om de onafhankelijkheid van de drie nieuwe bestuurders te waarborgen? Hoe worden zij geselecteerd?

De Belgische Staat heeft de mogelijkheid om nog een extra bestuurder te benoemen. Zal de regering daar gebruik van maken? Zo ja, binnen welke termijn zal deze worden aangesteld en welke procedure en criteria zullen daarbij gehanteerd worden?

De **voorzitter**: Ter verduidelijking, het betreft hier niet vraag nr. 18637 over het mandaat van de CEO van bpost, maar vraag nr. 19273 over de uitbreiding van de raad van bestuur van bpost. Dat is agendapunt 84.

16.02 Minister **Jean-Pascal Labille**: Vooreerst wil ik verwijzen naar mijn antwoord in de commissievergadering van 23 april op een gelijkaardige vraag van u.

Het bezoldigings- en benoemingscomité, opgericht door de raad van bestuur van bpost, heeft aan een headhuntersbedrijf de opdracht gegeven om voorstellen te formuleren met het oog op de benoeming door de algemene vergadering van aandeelhouders van drie onafhankelijke bestuurders, indien en vanaf het ogenblik dat een beursgang van bpost zou plaatsvinden. Die drie onafhankelijke bestuurders, Sophie Dutordoir, François Cornelis en Bruno Holthof, werden door de raad van bestuur van bpost unaniem voorgedragen na unaniem advies van het bezoldigings- en benoemingscomité. Derhalve heeft de aandeelhoudersvergadering die personen benoemd voor een periode van zes jaar.

De criteria die gehanteerd werden bij de keuze en de benoeming van de onafhankelijke bestuurders van bpost, zijn vastgesteld in de vennootschapsvestiging inzake beursgenoteerde bedrijven. De onafhankelijke bestuurders beantwoorden uiteraard ook aan de vereisten, onder meer inzake onverenigbaarheid, gesteld door de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

De Belgische Staat heeft inderdaad nog de mogelijkheid om een bestuurder aan te duiden die, in voorkomend geval, voorgedragen moet worden door de Federale Participatie- en Investeringsmaatschappij. Vanzelfsprekend zal in voorkomend geval de aandeelhoudersovereenkomst gerespecteerd worden. De aandeelhoudersovereenkomst bepaalt dat de bestuurders prominente leden uit de bedrijfswereld, academische middens of nationale of internationale publieke instellingen moeten zijn. In elk geval moet het advies van het bezoldigings- en benoemingscomité worden ingewonnen en dient de raad van bestuur van bpost zich uit te spreken over de mogelijke kandidaat-bestuurders.

Uiteraard moeten ook de bepalingen van de wet van 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven gerespecteerd worden.

16.03 **Miranda Van Eetvelde** (N-VA): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord.

Wat het aspect van de onafhankelijkheid aangaat, denk ik dat het allemaal personen zijn die hun strepen wel verdiend hebben. De voorstellen kwamen ook van een headhuntersbureau.

Mij was het vooral te doen om die ene persoon die nog aangesteld zal worden voor de Belgische Staat. Ik zal dat verder blijven opvolgen.

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

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we nu onze commissievergadering

16.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Je renvoie à ma réponse à une question identique posée par Mme Van Eetvelde lors de la réunion de commission du 23 avril 2013.

Après s'être adressé à une entreprise de chasseurs de têtes, le comité de rémunération et de nomination de bpost a suggéré à l'unanimité de présenter Sophie Dutordoir, François Cornelis et Bruno Holthof en qualité d'administrateurs indépendants. Le conseil d'administration l'a suivi. L'assemblée des actionnaires les a nommés pour 6 ans. Les conditions sont fixées par le droit des sociétés cotées en bourse, comme l'incompatibilité, réglée par la loi du 21 mars 1991.

L'État belge peut en effet encore désigner un administrateur qui doit être présenté par la Société fédérale de participation et d'investissement. La convention d'actionnaires dispose que les administrateurs doivent être des membres éminents du monde économique, des milieux académiques ou des institutions publiques nationales ou internationales. L'avis du comité de rémunération et de nomination doit également être recueilli et le conseil d'administration de bpost doit se prononcer sur les candidatures.

La **présidente**: Les réponses aux

beëindigen. Alle antwoorden op niet-gestelde vragen zullen door de diensten per mail aan de leden worden doorgestuurd.

questions qui n'ont pas été posées seront communiquées aux membres par courrier électronique.

La réunion publique de commission est levée à 12.02 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.02 uur.