

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

du

MERCREDI 17 JUILLET 2013

Matin

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 17 JULI 2013

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.

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.

01.03 **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.

02.03 **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 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.

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.

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 Wathélet heeft dat in dit Parlement bevestigd. In januari 2013 verklaarde hij dat het klaar was voor overzending 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 Luyckx, 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 Luyckx (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?

04.05 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 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 Emmery, 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 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.

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

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.

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.

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 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.

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

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.

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.

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.

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.

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 mesure 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 *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.

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 Kattrin Jadin (MR): Excusez-moi, madame la présidente, mais je désire poser cette question. En échange, je propose de transformer mes deux autres questions (n°s 18414 et 18809) en questions écrites.

07 Question de Mme Kattrin 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.

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.

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.

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

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.

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?

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

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.

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.

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.

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

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.

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.

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.

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

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

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

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

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.

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 vertrouweling 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.

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 remuneratiecomité. Het komt hem toe de situatie te evalueren.

09.03 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, mocht dit nu het eerste incident zijn, dan nam ik genoegen 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 schermt met het feit dat het een autonoom overheidsbedrijf is en dat het beslissingen van het directiecomité betreft.

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.

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 Kattrin 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 luxembourgoophone 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.

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?

11.02 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.

11.03 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 kon 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 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 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 gelokaliseerde 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.

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.

13.06 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.

*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.

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?

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 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.

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.

*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 actionariat. Quelle est votre réaction face à de telles déclarations? Une diminution de la participation de l'État dans l'actionariat 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.

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 appelé 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 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'actionnariat 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 actionnariat 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.

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.

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.

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.

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

*La réunion publique de commission est levée à 12.02 heures.
De openbare commissievergadering wordt gesloten om 12.02 uur.*