

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

du

MERCREDI 9 OCTOBRE 2013

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 9 OKTOBER 2013

Namiddag

De behandeling van de vragen en interpellaties vangt aan om 14.52 uur. De vergadering wordt voorgezeten door mevrouw Sabien Lahaye- Battheu.

Le développement des questions et interpellations commence à 14.52 heures. La réunion est présidée par Mme Sabien Lahaye-Battheu.

De **voorzitter**: Vraag nr. 19407 van mevrouw Van Eetvelde wordt uitgesteld.

01 Question de M. Damien Thiéry au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les travaux sur la ligne 124 dans le cadre de la réalisation du RER" (n° 19481)

01 Vraag van de heer Damien Thiéry aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de werken op lijn 124 in het kader van de aanleg van het GEN" (nr. 19481)

01.01 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, j'avais interrogé votre prédécesseur, M. Magnette, sur ce dossier, en séance plénière du 20 décembre 2012.

Dans un arrêt du 15 octobre 2012, le Conseil d'État a annulé, pour des motifs liés à l'emploi des langues, la décision du fonctionnaire délégué de la Région bruxelloise accordant un permis d'urbanisme à Infrabel pour l'élargissement à quatre voies de la ligne 124, sur la commune d'Uccle, entre la rue des Bigarreux et la frontière régionale.

Je m'étais exprimé à ce moment sur le caractère surréaliste de cet arrêt qui obligeait à reprendre en amont l'intégralité de la procédure de demande de permis d'urbanisme, en ce compris l'étude d'incidences, exclusivement en néerlandais, au risque de retarder gravement l'achèvement des travaux du RER par la ligne 124, ce qui manifestement est maintenant le cas.

M. Magnette m'avait confirmé à l'époque qu'Infrabel avait entrepris les démarches pour introduire dans un délai rapproché le nouveau permis, et qu'en principe les budgets indispensables à la réalisation des travaux étaient prévus dans le cadre du Plan pluriannuel d'investissement.

Le dossier du RER est évidemment capital pour la mobilité dans et autour de Bruxelles, bien qu'on n'annonce guère la fin des travaux avant 2025.

Quel est l'état du dossier urbanistique lié à l'élargissement à quatre voies de la ligne 124? Confirmez-vous que les budgets afférents auxdits travaux seront bien disponibles et intégrés dans la clé 60/40, à laquelle je tiens beaucoup? Un délai potentiel peut-il déjà être fixé pour l'achèvement des travaux? J'espère que cela ne sera pas en 2025.

Qu'en est-il réellement du schéma d'exploitation de la ligne 124 à partir de 2015, puisqu'on sait qu'il va y avoir des changements à ce moment-là? Des bruits courent comme quoi la ligne ne permettrait plus rejoindre la jonction Nord-Midi.

01.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, en ce qui concerne les permis d'urbanisme liés à l'élargissement à 4 voies de la ligne 124, Infrabel m'informe que le permis unique a été délivré en Région wallonne sur recours le 9 février 2006. Pour la Région bruxelloise, le permis a été suspendu par le Conseil d'État le 2 juillet 2013 et des tractations sont en cours pour la délivrance d'un nouveau permis. Pour la Région flamande, le permis délivré le 23 août 2010 fait toujours l'objet de recours auprès du Conseil d'État pour les contestations d'autorisation. Les recours ont été introduits le 23 septembre 2010 par les communes de Linkebeek et de Sint-Genesius-Rode sur des questions formalistes, à savoir la non-réalisation préalable d'un plan d'exécution spatiale SPI. La question pourrait être repoussée aux communes quant à leur intention de maintenir ces recours.

Les budgets afférents auxdits travaux seront bien prévus dans le plan d'investissement 2013-2025 et respecteront la clé régionale 60/40.

Compte tenu de l'inconnue de l'échéancier des procédures en cours, Infrabel ne peut actuellement pas s'engager sur un délai pour l'achèvement des travaux, qui sont actuellement prévus pour 2025. J'ai déjà dit et je répète qu'on sera particulièrement attentif à toute possibilité d'accélérer le timing.

Tant que les travaux d'infrastructure de la ligne 124 ne sont pas terminés, la SNCB m'indique qu'elle ne peut pas modifier sensiblement la desserte actuelle. Cependant, les éléments positifs suivants sont à prendre en considération. Le matériel roulant RER - les rames Desiro - est progressivement mis en service. En 2015, la totalité des relations omnibus et semi-directes de la ligne 124 seront assurées par ce nouveau matériel. La SNCB prévoit la mise en application d'un nouveau plan de transport en décembre 2014.

01.03 Damien Thiéry (FDF): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Certaines sont très claires.

En ce qui concerne l'éventuelle suspension du recours des communes dont vous avez cité le nom, cela me semble tout à fait irréalisable pour une simple raison. La loi étant la même pour tous, à partir du moment où un permis n'est pas demandé pour la réalisation de travaux, il est logique que ces travaux ne se fassent pas. Maintenant, la régularisation est en cours. On pourrait l'accélérer, certes! Mais de là à demander aux communes de retirer leur recours, cela me semble un peu fort.

En ce qui concerne le schéma d'exploitation de la ligne 124, je reste sur ma faim. En effet, mon collègue de Rhode-Saint-Genèse vous a envoyé un courrier à ce sujet. J'imagine qu'entre-temps, vos services auront pu analyser la situation. De toute évidence, la population insiste pour au minimum conserver le schéma d'exploitation actuel, voire l'élargir à d'autres directions. Je compte sur vous pour que cela se fasse de cette manière.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

02 Question de M. Georges Gilkinet au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les modifications horaires et la suppression de trains de pointe au 2 septembre sur la ligne 162 entre Namur et Ciney" (n° 19484)

02 Vraag van de heer Georges Gilkinet aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanpassing van de dienstregeling en de afschaffing van piekurtreinen op lijn 162 tussen Namen en Ciney met ingang van 2 september" (nr. 19484)

02.01 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous ai interrogé à plusieurs reprises, ainsi que votre prédécesseur, sur les désagréments causés aux navetteurs locaux, dans la zone entre Namur et Ciney, par les travaux de modernisation de la ligne 162. Il me semble, en effet, qu'une meilleure concertation était et est nécessaire dans ce dossier et que des solutions concrètes pouvaient et peuvent être mises en œuvre pour limiter les désagréments liés à ces travaux de modernisation.

À la veille de la rentrée scolaire, il s'avère que de nouvelles modifications horaires ont été décidées sans concertation et sans information des navetteurs concernés et qu'on a également décidé de supprimer deux nouveaux trains de pointe:

- celui de 7 h 44 de Namur vers Ciney, qui conduisait de nombreux étudiants de la ligne vers les écoles de

Ciney. En conséquence de cette suppression, il n'y aura plus de train L entre Namur et Ciney de 6 h 59 à 8 h 19. Cela va inévitablement engendrer des difficultés pour les étudiants, qui arrivaient précédemment à Ciney pour l'heure des cours;

- celui de 17 h 47 de Namur vers Ciney, qui conduisait de nombreux étudiants et de nombreux navetteurs au retour du travail ou de l'école vers leurs villages de Dave, Naninne, Sart-Bernard, Courrière, Assesse, Florée, Natoye.

En conséquence de cette suppression, il n'y aura plus de train L entre Namur et Ciney de 17 h 20 à 18 h 28! Cela génère de très lourds désagréments pour les voyageurs en provenance de Bruxelles et en correspondance vers la ligne 162 L vers Ciney, qui sont privés d'une nouvelle possibilité de correspondance. Il faut se rappeler, monsieur le ministre, qu'un autre train L avait été supprimé au mois de septembre passé, qui démarrait à Namur à 16 h 47 et qui était très fréquenté par les étudiants. Depuis le dépôt de cette question, j'ai été assailli de témoignages divers confirmant les désagréments causés par ces suppressions de trains L, et le conseil communal d'Assesse, réuni la semaine passée, a adopté à l'unanimité une motion sur le sujet.

Monsieur le ministre, où en sont les travaux de modernisation de la ligne 162 entre Namur et Ciney? Quel en est le calendrier? Avec qui (autorités locales, navetteurs, établissements scolaires) les nouvelles modifications horaires et les suppressions de train au 2 septembre ont-elles été concertées? À la date du dépôt de cette question, pour quelle raison aucune information, hormis sur le site de la SNCB, n'a-t-elle été diffusée vers les navetteurs locaux, que ce soit par courrier électronique, affichage ou information dans la presse quant à ces changements d'horaire et suppressions de train? La SNCB a-t-elle mesuré les conséquences concrètes pour les étudiants et pour les navetteurs de la suppression de deux nouveaux trains L? Des alternatives à ces suppressions ont-elles été étudiées, le cas échéant, avec le transport par bus? La SNCB compte-t-elle prévoir des arrêts supplémentaires de trains IC sur cette ligne aux heures de pointe ou le remplacement d'un train IC de pointe par un train L de pointe en fin d'après-midi? Pour quelle raison les trains L de Namur vers Ciney sont-ils systématiquement considérés comme non prioritaires en cas de retard? N'y a-t-il pas lieu d'avoir autant d'égards à l'attention des navetteurs locaux qu'à l'attention de ceux qui voyagent sur une plus longue distance? Quelles mesures sont-elles envisageables afin d'améliorer l'information des navetteurs locaux concernés, notamment quant à l'heure effective de départ des trains L en cas de retard? La SNCB peut-elle s'engager, par votre intermédiaire, à rétablir dès que possible les trains de pointe de 7 h 44, de 16 h 47 et de 17 h 47 en gare de Namur, qui assuraient tous les arrêts entre Namur et Ciney et constituaient une solution de mobilité importante pour les étudiants et travailleurs navetteurs? Si oui, dans quel délai?

02.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, monsieur Gilkinet, comme indiqué par mon prédécesseur lors de la commission de l'Infrastructure du 20 décembre 2011 ainsi que par moi-même le 23 avril 2013, de nombreux chantiers sont en cours sur la ligne 162 en vue de sa réélectrification. Infrabel me confirme que ceux entre Namur et Ciney sont prévus jusque fin 2016. C'est la raison pour laquelle les adaptations d'horaires survenues le 2 décembre 2013 sur la ligne 162 Namur-Arlon découlent de l'avancement des travaux décidé début juin par Infrabel. En effet, la mise à voie unique temporaire de deux tronçons de la ligne entre Naninne et Assesse et entre Attrival et Neufchâteau a contraint la SNCB à adapter les horaires des trains omnibus entre Namur et Ciney afin de maintenir une offre commerciale acceptable pour la clientèle de la ligne 162. Toutefois, deux trains locaux, le L5757 et le P8671, ont dû être supprimés en raison de conflits de circulation au niveau du tronçon à voie unique entre Naninne et Assesse.

En ce qui concerne le train L5757, c'est-à-dire le Namur de 7 h 44, Ciney 8 h 23, sa suppression est due au fait que son passage dans la voie unique entre Naninne et Assesse n'était plus possible en raison d'un croisement avec le train IC J2129 venant de Luxembourg et à destination de Bruxelles (arrivée 9 h 06).

L'horaire de cet IC est lui-même déterminé par un croisement à Libramont avec le train L5806 venant de Ciney et à destination de Luxembourg; arrivée à 8 h 13 .

La SNCB me communique que les voyageurs et les étudiants à destination de Ciney ont toutefois la possibilité d'emprunter le train L5756 dont le départ de Namur est fixé à 6 h 59 et l'arrivée à Ciney à 7 h 43.

Dans le cas du train P8671, sa suppression est due, d'une part, au fait qu'il était en conflit dans la voie unique avec le train IC J2139 venant de Luxembourg et à destination de Bruxelles et, d'autre part, au fait qu'il n'a pas été possible de l'inscrire à un autre moment dans le trafic de la pointe vespérale.

Étant donné la décision d'Infrabel, début juin, d'avancer les travaux dans le nord de la ligne 162, un réexamen complet des horaires des trains de la ligne s'est imposé. De ce fait, la SNCB m'informe qu'il ne lui a pas été possible de mettre en place une concertation et une communication complète durant la période de congé scolaire. Cependant, le site internet a été mis à jour et des brochures ont été distribuées dans les trains L entre Namur et Ciney à partir du 29 août. Des affiches reprenant les horaires ont également été apposées dans les gares et points d'arrêt.

La SNCB s'est efforcée de maintenir autant que possible l'ensemble de l'offre sur la ligne 162, mais les contraintes en présence, à savoir deux tronçons à voie unique, l'un au nord et l'autre au sud de la ligne, n'ont pas permis d'inscrire tous les parcours sur un axe où le trafic est très important; trains IC, internationaux, de pointe, omnibus et de marchandises.

Par ailleurs, la SNCB n'envisage pas d'imposer des arrêts supplémentaires à des trains IC longue distance du fait qu'ils circulent sur un axe aux multiples chantiers (travaux RER entre Bruxelles et Ottignies, modernisation de la ligne 162) ce qui nécessite un strict respect des horaires sous peine de créer des retards en cascade sur toute la ligne.

La SNCB est bien consciente que les décisions arrêtées imposent parfois à la clientèle des changements d'habitudes, mais elle m'indique que les travaux de modernisation de la ligne 162, effectués par le gestionnaire de l'infrastructure, nécessitent des adaptations horaires importantes ainsi que la suppression de deux trains locaux.

02.03 Georges Gilkinet (Ecolo-Groen): Monsieur le président, monsieur le ministre, merci pour votre réponse. Il ne s'agit évidemment pas de contester les travaux de modernisation et de ne pas accepter les désagréments qui y sont liés, mais plutôt de contester, d'une part, la méthode et, d'autre part, l'absence de recherche d'alternative.

La méthode est celle de la mise devant le fait accompli, sans aucune information préalable des navetteurs et des écoles, que ce soit via les médias ou via les communes.

Cela crée, pour les dizaines de personnes concernées, un sentiment de ne pas être considérées par l'entreprise ferroviaire.

Pour ce qui concerne la recherche d'alternatives, vous avez exprimé les contraintes. Je suis moi-même en contact tant avec des navetteurs qu'avec des travailleurs locaux de la SNCB qui cherchent des possibilités combinées entre le train et le bus, qui en font la proposition régulièrement à votre administration centrale, qui n'a aucune espèce d'écoute, alors que les trains concernés, les trains IC, ont des temps d'attente liés aux travaux qui pourraient être exploités pour au moins recréer, par exemple, un point d'arrêt à Naninne, en dehors de la corbeille namuroise, qui pourrait ensuite être relayé par un bus des TEC. Il n'y a aucune proactivité ni volonté de recherche de possibilités.

Il ne s'agit pas seulement, comme vous l'avez conclu, d'un changement d'habitudes. Il s'agit d'un handicap très concret dans une vie familiale, dans une vie scolaire, dans une vie professionnelle. J'ai des témoignages d'étudiants qui doivent attendre trois quarts d'heure dans des lieux qui ne sont pas du tout adaptés, de travailleurs qui restent bloqués une heure au retour en gare de Namur. Je vous demande à nouveau – et je peux vous faire des suggestions très concrètes en la matière qui figurent dans la motion que le conseil communal d'Assesse a approuvée – de demander une bonne volonté de la part d'Infrabel et de la SNCB pour trouver des solutions qui sont possibles malgré les contraintes que vous avez exposées.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Karel Uyttersprot aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de tussenkomst van Infrabel bij de treinramp in Wetteren" (nr. 19534)
- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de opvolging door de NMBS van het ongeval in Wetteren" (nr. 19771)
- mevrouw Karin Temmerman aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële tegemoetkoming van Infrabel aan de inwoners van

Wetteren" (nr. 19808)

- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de financiële tegemoetkoming van Infrabel na de treinramp in Wetteren" (nr. 19923)

- de heer Jenne De Potter aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de schadevergoeding voor de slachtoffers van de treinramp in Wetteren" (nr. 19957)

- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de terugbetaling door Infrabel van de kosten en uitgaven van slachtoffers van de treinramp in Wetteren" (nr. 20151)

03 Questions jointes de

- M. Karel Uyttersprot au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intervention d'Infrabel dans le cadre de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 19534)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les suites données par la SNCB à l'accident de Wetteren" (n° 19771)

- Mme Karin Temmerman au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intervention financière d'Infrabel en faveur des habitants de Wetteren" (n° 19808)

- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'intervention financière d'Infrabel après la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 19923)

- M. Jenne De Potter au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'indemnisation des victimes de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 19957)

- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le remboursement par Infrabel des frais et dépenses des victimes de la catastrophe ferroviaire de Wetteren" (n° 20151)

03.01 **Karel Uyttersprot** (N-VA): Mijnheer de minister, ik kom terug op de tragische gebeurtenissen in Wetteren in de nacht van vrijdag op zaterdag 4 mei, waarbij een trein met chemische stoffen ontspoorde, met zware gevolgen. Naast het menselijke leed was er ook heel wat materiële schade.

In uw antwoord op mijn mondelinge vraag van 14 mei jongstleden in de commissie voor de Infrastructuur heeft u bevestigd dat Infrabel de kosten zou voorschieten die de buurtbewoners hebben gemaakt als rechtstreeks gevolg van de ramp. In het bijzonder zouden voeding, hotel- en restaurantkosten en andere aankopen gedekt zijn, met uitzondering van de medische kosten. Vervolgens, wanneer is uitgemaakt wie schuld treft, zouden de kosten verhaald worden op de verantwoordelijke.

Ik verneem dat Infrabel nu op zijn engagement terugkomt en zou stoppen met het uitkeren van vergoedingen. Bovendien wil het bedrijf een plafond invoeren op de gemaakte kosten en die dus enkel beperkt terugbetalen. Daarnaast vraagt Infrabel aan de mensen die een schadeloosstelling krijgen om een document te tekenen om af te zien van verdere vorderingen.

U zult begrijpen dat de Wetteraars bijzonder misnoegd zijn over die gang van zaken.

Kunt u mij daarom bevestigen dat Infrabel inderdaad afziet van schadevergoedingen en dat het bedrag geplafonneerd is? Wat is de stand van het onderzoek? Zijn er reeds verantwoordelijkheden vastgesteld met het oog op duidelijkheid over wie uiteindelijk de schadevergoeding zal moeten betalen en tot wie de mensen van Wetteren zich zullen moeten richten?

03.02 **Linda Musin** (PS): Monsieur le ministre, en mai dernier, l'accident de Wetteren nous a rappelé l'importance de la sécurité ferroviaire et de la problématique du transport des marchandises dangereuses.

En août dernier, les analyses épidémiologiques provisoires réalisées par l'Institut scientifique de Santé publique se sont montrées rassurantes. Il n'y aurait, selon les spécialistes, aucun risque pour la santé des riverains. Mais à côté de cette bonne nouvelle, il y a également, on vient d'en parler, le dédommagement des personnes évacuées.

Durant les réunions d'information qui ont suivi l'accident, Infrabel avait promis aux sinistrés de leur

rembourser les coûts directs dès que possible.

Selon une ASBL *Wat na de ramp*, cette promesse n'aurait cependant pas encore été tenue. Infrabel continuerait des investigations et le montant du remboursement proposé serait par ailleurs inférieur à ce qui avait été annoncé.

Monsieur le ministre, pourriez-vous faire simplement le point sur la procédure de dédommagement en faveur des riverains de l'accident de Wetteren Schellebelle et si les propos de l'ASBL *Wat na de ramp* se confirment, quel est le montant finalement proposé par Infrabel et pourquoi a-t-il été revu à la baisse?

Quand le gestionnaire pourra-t-il concrètement honorer son engagement?

03.03 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vragen liggen in dezelfde lijn. Het is inderdaad zo dat Infrabel in de nasleep van de treinramp had aangekondigd dat het financieel zou bijdragen tot de kosten van de geëvacueerde bewoners, die noodgedwongen hun huis moesten verlaten. De infrastructuurbeheerder zou alle gemaakte kosten terugbetalen.

Nu echter blijkt dat de voorstellen van Infrabel aan de getroffen inwoners van Wetteren slechts een gedeeltelijke terugbetaling van de gemaakte kosten inhouden. Bovendien zouden de slachtoffers die een voorstel van terugbetaling aanvaarden, later geen vordering meer kunnen eisen van het bedrijf. Concreet betekent dit dat, mocht uit het gevoerde onderzoek blijken dat de schuld voor de ramp bij Infrabel ligt, de slachtoffers die een terugbetaling hebben aanvaard, geen schadevergoeding of supplementaire medische of arbeidskosten meer kunnen vorderen.

Is het zo dat Infrabel niet alle door de getroffen inwoners van Wetteren gemaakte kosten terugbetaalt?

Welke criteria hanteert Infrabel om te bepalen welk bedrag elke getroffene of elk getroffen gezin terugbetaald krijgt?

Welke soort overeenkomst betreft het hier? Behouden degenen die een schadevergoeding krijgen, hun rechten om in een later stadium Infrabel te dagvaarden, of kan dat niet?

Kunt u een concrete stand van zaken van het onderzoek geven? Wanneer verwacht u dat het onderzoek wordt afgerond?

03.04 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, ik heb ook een vraag over dit onderwerp. De problematiek is al geschetst.

Als ik juist ben ingelicht, was er vorige maandag, eergisteren dus, een overleg tussen de Oost-Vlaamse gouverneur en Infrabel om duidelijkheid te krijgen over de vermelde prefinanciering. Onder andere de vzw *Wat Na de Ramp* meent immers dat Infrabel eigenlijk slechts een deel van de kosten wil terugbetalen en vreest dat de maatschappij zich indekt voor latere schadeclaims.

Infrabel liet in een reactie weten dat er met alle betrokken partijen plafondbedragen voor bepaalde schadeposten overeengekomen moeten worden. Het gaat dus niet over de schade-eisen die betrokkenen voorleggen en kunnen bewijzen, maar een bepaald deel daarvan.

Naast de buurtbewoners hebben ook de betrokken gemeenten Wetteren en Wichelen heel veel kosten gemaakt in het kader van de hulpverlening. Ik dat verband had ik graag geweten ten belope van welke bedragen Infrabel reeds vorderingen heeft ontvangen van buurtbewoners, respectievelijk lokale besturen. Welke bedragen werden reeds uitbetaald?

Hoe wordt bepaald welk bedrag men uitbetaald krijgt en op welke wijze worden die plafondbedragen berekend? Is dat de helft of een derde? Welk berekeningsmodel hanteert men?

Kunt u een duidelijk overzicht geven van welke kosten, hetzij gemaakt door buurtbewoners hetzij door lokale besturen, Infrabel nog op zich zal nemen? Wat zit er nog bij de vorderingen die aanvaard zijn?

Wanneer mag er definitief uitsluitel worden verwacht over de verantwoordelijkheden en de aansprakelijkheden voor de treinramp in Wetteren? Wat is de huidige stand van zaken in de verschillende

onderzoeken?

03.05 Jenne De Potter (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, de slachtoffers van de treinramp in Wetteren alsook de vzw Wat Na De Ramp zijn bezorgd over de terugbetaling van de directe kosten aan de bewoners die getroffen werden.

Infrabel zou de tijdens de infovergadering gemaakte beloftes niet meer willen of kunnen inlossen. Meer bepaald zou Infrabel voor de voorschotten plafondbedragen hanteren waarbij geen rekening zou worden gehouden met ingediende bewijsstukken en waarbij het voorgestelde bedrag een stuk lager zou liggen dan wat de ingestelde claim zou zijn.

Voorts zou bepaald zijn dat men bij het ondertekenen van het kwijtschrift en dus de aanvaarding van het bedrag, automatisch afstand doet van zijn rechten nu, maar ook in de toekomst. Ook vergoedingen van andere aard, zoals kosten voortvloeiend uit latere gezondheidsproblemen, economische verliezen en dergelijke zouden niet meer op Infrabel en verbonden ondernemingen kunnen worden verhaald.

U kan zich voorstellen dat een dergelijke berichtgeving heel wat onrust creëert bij de slachtoffers en ook heel wat kwaad bloed zet, wat perfect logisch en te begrijpen is.

Vandaar de vraag of deze berichten kloppen. Ik meen dat enige duidelijkheid hier op zijn plaats is.

Hoeveel bewoners van Wetteren en omstreken hebben reeds een schadeclaim ingediend en over welk bedrag gaat het?

Welke plafondbedrag heeft Infrabel ingesteld voor de voorschotten en wat is de verhouding tot de ingediende schadeclaims?

Welke clausule werd opgenomen in het dadingsvoorstel en houdt deze inderdaad een afstand van rechten in, nu en in de toekomst.

Tot slot, zult u met Infrabel overleg plegen, zodat alle inwoners die schade hebben geleden op een correcte manier zullen worden vergoed en geen afstand moeten doen van toekomstige rechten door het aanvaarden van voorschotten? Vooral met dat laatste heb ik het bijzonder moeilijk en ik hoop dat er enige welwillendheid aan de dag zal kunnen worden gelegd.

03.06 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, net zoals de voorgaande collega's ben ook ik aangegrepen geweest door de verontrustende berichten van de vzw Wat Na De Ramp in verband met de werkwijze van Infrabel.

Ik herinner eraan dat ik u, samen met collega Uyttersprot, op 14 mei van dit jaar ondervroeg omtrent de verdere opvolging van de gevolgen van de treinramp.

U stelde toen zeer duidelijk dat Infrabel de kosten die de buurtbewoners hebben moeten maken en die een rechtstreeks gevolg zijn van het ongeval, "zo snel mogelijk terugbetaald zullen worden."

Daarmee citeer ik letterlijk wat u toen zei. "Wij spreken over restaurant- en hotelkosten, aankopen, enzovoort, met uitzondering van medische kosten. Infrabel organiseert dat onder alle voorbehoud van aansprakelijkheid en zonder enige nadelige erkenning voor rekening van wie het behoort."

In de praktijk zien wij dat Infrabel naast dat engagement voor de terugbetaling van kosten, afspraken probeert af te dwingen bij de mensen die daarop een beroep wensen te doen. Volgens de persberichten van half mei ging het om een twintigtal mensen die toen reeds een beroep hadden gedaan op terugbetaling, maar ik vermoed dat het er ondertussen al meer zijn. Die mensen hebben door die treinramp bepaalde kosten moeten maken en zij krijgen het aanbod van een tegemoetkoming.

Ik vind het toch een beetje pervers dat men nu afspraken probeert af te sluiten met die mensen in verband met maximumbedragen en verantwoordelijkheid.

Mijnheer de minister, ik dring erop aan dat de uitgewerkte regeling verduidelijkt wordt.

Wat is de motivatie om op die manier te werken? Ik doel dan onder meer op het kwijtschrift met voorwaarden, op het afstand doen van rechten en op de invoering van plafondbedragen. Duidelijkheid en correctheid daarin lijken mij belangrijk.

Ik zou het betreuren dat Infrabel op deze wijze aan zijn verantwoordelijkheid probeert te ontsnappen.

03.07 Minister **Jean-Pascal Labille**: Mevrouw de voorzitter, Infrabel meldt mij dat kort na het treinongeval, te betreuren op 4 mei 2013, er drie infosessies hebben plaatsgevonden voor de buurtbewoners en de handelaars. Tijdens die infosessies werden er folders verspreid onder de buurtbewoners waarop stond vermeld welke kosten er door Infrabel zouden worden vergoed.

Dat houdt in dat Infrabel zich als beheerder van de Belgische spoorweginfrastructuur uit eigen goedwillig initiatief bereid heeft verklaard om de particuliere buurtbewoners binnen de afgebakende perimeter te helpen door het terugbetalen van hun directe reële kosten en uitgaven die een rechtstreeks en onmiddellijk gevolg zijn van het ongeval en de daaropvolgende evacuatie, onder alle voorbehoud van aansprakelijkheid en zonder enige nadelige erkenning voor rekening van wie het behoort.

Infrabel heeft tijdens de infosessies ook steeds aangegeven dat al de stavingstukken van alle kosten die niet door Infrabel zouden worden gefinancierd, bewaard moesten worden met het oog op een terugvordering van de finaal als aansprakelijk aangeduide partij.

Op de infosessies heeft Infrabel geen melding gemaakt van een plafondvergoeding, aangezien de invulling van dit prefinancieringsinitiatief nog moest worden besproken met alle betrokken partijen en hun respectievelijke verzekeraars. Infrabel diende echter een akkoord te verkrijgen met al deze partijen in het kader van de tegenstelbaarheid van de bedragen die door Infrabel werden uitbetaald met het oog op een latere terugvordering ten aanzien van de aansprakelijk aangeduide partij.

Infrabel meldt me dat ze de plafondbedragen niet eenzijdig zal aanpassen, gelet op het feit dat de plafondbedragen in deze sector algemeen door verzekeringsmaatschappijen aanvaarde bedragen zijn voor uitkeringen ingevolge zulke ongevallen.

De procedure van prefinanciering voor rekeningen van wie het behoort, ten aanzien van de particuliere buurtbewoners, is nog altijd lopende. Momenteel ontving Infrabel 240 particuliere vergoedingsaanvragen waarvan elk dossier een goede ontvangstmelding heeft ontvangen. 25 aanvragen werden afgewezen wegens onontvankelijkheid. 61 kwijtingen met regelingsvoorstel werden verstuurd en zijn nog in afwachting van een akkoord van de betrokken buurtbewoners. 53 gezinnen werden al betaald op basis van een voor akkoord ondertekend kwijtschrift. 139 dossiers zijn al afgehandeld inzake het regelingsvoorstel van Infrabel. 44 dossiers moeten nog een eerste onderzoek van de kostenanalyse ondergaan en in 57 dossiers is de financiële aanvraag niet concreet genoeg.

Par principe, pour le remboursement, Infrabel prend en compte les frais réels sur la base des pièces justificatives jointes, mais doit, pour certains postes du dommage, tenir compte de montants maximums. Ainsi, à titre d'exemple, les frais de déplacement sont remboursés au coût réel, à raison de 2,3352 euros par kilomètre supplémentaire. Les frais de restaurant sont quant à eux remboursés au coût réel avec un maximum de 25 euros par personne et par repas. Ces principes de remboursement sont appliqués de la même façon pour chaque dossier individuel.

Het klopt dat het kwijtschrift van Infrabel voor een financiële tegemoetkoming een dading inhoudt. Wanneer de betrokken buurtbewoner dit kwijtschrift tekent zonder voorbehoud te maken, aanvaardt hij ten opzichte van Infrabel definitief de vermelde financiële tegemoetkoming voor diens directe kosten of de schade ingevolge het ongeval.

Buurtbewoners behouden wel hun rechten voor de andere schadeposten– de indirecte kosten, of de kosten die niet door Infrabel worden erkend in het kader van dit prefinancieringsinitiatief – tegen de eindverantwoordelijke, ook als Infrabel als eindverantwoordelijke zou worden aangeduid.

Niets belet de buurtbewoners dus naderhand alle geleden schade terug te vorderen van de finaal aansprakelijke partij.

Infrabel n'a pas connaissance de l'ensemble des dommages à ce jour. Les dédommagements actuellement

déjà versés par Infrabel aux riverains, en particulier dans le cadre du préfinancement pour compte de qui il appartiendra (*voor rekening van wie het behoort*), s'élèvent à 9 933,64 euros. Le dommage susmentionné n'est évidemment pas définitif.

03.08 Karel Uyttersprot (N-VA): Mijnheer de minister, u zult begrijpen dat de bewoners van Wetteren daar weinig boodschap aan hebben. Enerzijds is er het engagement van Infrabel, op een aantal hoorzittingen verduidelijkt, dat ze zich tot hen mochten richten voor de vergoeding van de schade. In augustus stuurt Infrabel een brief aan het gemeentebestuur waarin men zegt te stoppen met de schadevergoedingen. Dat is een éézijdige verbreking van een engagement. Dat engagement werd door u, mijnheer de minister, in deze commissie bevestigd op 14 mei.

Ook aan het plafond waarvan sprake, al mag dat in verzekeringen misschien algemeen gangbaar zijn, hebben die mensen geen boodschap. Het werd hun ook niet uitgelegd op de infosessies. De kwijtschriften waarmee zij afstand doen van verhaal, betekenen dus ook dat als Infrabel geheel of gedeeltelijk aansprakelijk wordt gesteld, zij hebben afgezien van verdere schadevergoeding. Ook dit is toch het misleiden van die mensen die zich, zoals u weet, hebben verenigd in de vzw Wat Na De Ramp.

Twee kleine voorbeelden. Een gezin met twee kinderen had voor 800 euro onkosten ingediend voor voeding, slapen en andere kleine onkosten, maar krijgt van Infrabel 310 euro. Een ander gezin had voor 1 800 euro onkosten ingediend en krijgt amper 195 euro. Waar zijn hier die principes en op welke basis is dit gesteld?

03.09 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. On entend combien le dossier est complexe. Il s'agit même de nombreux dossiers et un temps est nécessaire pour les traiter. Mais cela ne paraît pas évident pour les victimes. Je me dis qu'au vu des informations données et des sessions d'information qui ont été données préalablement par Infrabel, il serait peut-être bon d'encourager Infrabel à faire diligence, d'une part, au niveau des dossiers restants et, d'autre part, à davantage informer et communiquer avec les riverains.

03.10 Karin Temmerman (sp.a): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitvoerige antwoord.

Ik weet zelf uit ervaring met andere dossiers dat Infrabel echt niet uitblinkt in het geven van goede en directe communicatie. Daarmee wil ik niet zeggen dat zij niet de juiste dingen doen, maar in communiceren zijn zij absoluut niet sterk. Ik zou u dan ook willen vragen om Infrabel de bewoners de juiste communicatie te laten geven.

Als ik u goed heb begrepen, blijven de bewoners hun rechten op schadeclaims behouden ook al aanvaarden zij de prefinanciering van een aantal kosten. Of heb ik dat daarnet verkeerd begrepen?

De **voorzitter**: Ik heb het ook zo begrepen, maar misschien kan de minister dit verduidelijken? De vraag is of het ondertekenen van een kwijtschrift en het nu reeds ontvangen van een bepaald bedrag betekent dat men later, als Infrabel de eindverantwoordelijke blijkt te zijn, niet langer het verschil zal kunnen eisen van Infrabel.

03.11 Minister Jean-Pascal Labille: (...).

De **voorzitter**: Het zal bijkomend worden opgevraagd.

03.12 Karin Temmerman (sp.a): Dit is natuurlijk ook een vraag van de bewoners. Zij worden gevraagd om nu iets te tekenen, maar zij hebben ook nog andere kosten. Wat gebeurt daar dan mee?

Ik zou nogmaals willen aandringen, mijnheer de minister, om deze bewoners die toch wel geleden hebben onder dit ongeval, goed te informeren.

03.13 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Ik zou in mijn repliek het volgende willen zeggen, mijnheer de minister.

Ik herinner mij de druk bijgewoonde commissievergadering kort na de treinramp in Wetteren waarop u,

minister Milquet en staatssecretaris Wathelet aanwezig waren. Wij waren en zijn nog altijd vol medelijden voor hetgeen die mensen hebben meegemaakt. Zoals een aantal collega's het al heeft gezegd, meen ik dat het onze verantwoordelijkheid is om deze zaak en de financiële afwikkeling ervan op te volgen. Wij moeten bekijken wie recht heeft op welke vergoeding. Als wij vaststellen dat er iets niet goed verloopt, moet er ook worden ingegrepen. Ik meen dat dit de boodschap moet zijn van vandaag.

Er kan niet worden ontkend dat er sprake is van een aantal eventuele misverstanden of slechte communicatie en informatie. U zegt dat de plafondbedragen algemeen aanvaard zijn in de verzekeringswereld. Blijkbaar werd dit niet uitgelegd aan de mensen. Ik vind dat er een taak is weggelegd voor Infrabel om daarover meer uitleg te geven en beter te communiceren.

Ik zou u willen vragen om de vraag van mevrouw Temmerman, over het nu ondertekenen van een kwijtschrift en het eventueel later alsnog aanspraak kunnen maken op het eventuele tekort, toch eens na te vragen en ons het antwoord hierop mee te delen.

U hebt ook gezegd dat er vandaag al bijna 10 000 euro werd uitbetaald. U hebt geen zicht op de hangende vorderingen. Ik zou u toch ook willen vragen dat deze commissie op de hoogte wordt gehouden over de cijfers en de vorderingen in het dossier.

03.14 Jenne De Potter (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik vind het merkwaardig. Verzekeraars hanteren inderdaad plafondbedragen, maar Infrabel wist dat ongetwijfeld op het moment van de informatiesessies en de hoorzittingen. Ik vind dat Infrabel op dat ogenblik correct had moeten communiceren aan de betrokken buurtbewoners dat er mogelijk sprake zou zijn van plafondbedragen. Dat is niet gebeurd en dat is te betreuren.

Er werden verwachtingen gecreëerd bij bewoners en slachtoffers dat zij grotendeels of volledig zouden worden vergoed en nu worden zij geconfronteerd met plafondbedragen. Die zijn, zoals u zegt, gebruikelijk bij verzekeraars, maar die mensen wisten dat op dat ogenblik niet. Ik meen dat dit toch wel een probleem is.

Die communicatie zal nu moeten worden rechtgezet door Infrabel. Ik hoop dat er wat welwillendheid aan de dag wordt gelegd zodat de meeste of alle kosten worden vergoed. Ik heb u horen spreken over plafondbedragen voor verplaatsings- en restaurantkosten. Ik denk dat er nog rechtstreekse kosten zijn zoals hotelkosten. Hoe zit het daarmee? Daarover hebt u niets gezegd.

De communicatie is in het begin allesbehalve correct verlopen, wat nu zorgt voor heel wat terechte frustratie, ongeduld en ongemak.

Ik heb begrepen, maar dat is ook een cruciale vraag die u best nog eens nagaat, dat buurtbewoners hun rechten behouden tegen de eindverantwoordelijke, ook als dit Infrabel zou zijn. Als daarover enige onduidelijkheid bestaat, moeten wij dat zo snel mogelijk weten zodat dit kan worden meegedeeld.

Mij lijkt het dat als Infrabel als eindverantwoordelijke wordt aangeduid, zij dan ook zal moeten opdraaien voor de volledige kosten, ook al is er nu een kwijting ondertekend.

03.15 Tanguy Veys (VB): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ik vind het spijtig dat de onduidelijkheid blijft aanhouden. Ik meen nochtans dat de vragen die waren ingediend en de bezorgdheden zoals die werden geuit door de vzw Wat Na De Ramp voldoende duidelijk waren opdat u vandaag toch in staat had moeten zijn om daarover met kennis van zaken te oordelen.

Het is heel belangrijk dat de engagementen die naar aanleiding van die ramp begin en half mei werden aangegaan op het vlak van vergoeding worden nagekomen. U hebt het in de commissie duidelijk gehad over hotel- en restaurantkosten, aankopen, enzovoort, alle kosten die werden gemaakt als rechtstreeks gevolg van de treinramp, met uitzondering van medische kosten. Het gaat over veel meer dan wat u hier vandaag laat uitschijnen.

Een gelijkaardig engagement werd ook aangegaan door Infrabel. Daarop beginnen inboeten, allerlei drempels inbouwen en daarvan tersluiks nog misbruik maken om andere engagementen van de slachtoffers te doen naleven, vind ik bijzonder pervers.

Ik hoop dat komaf wordt gemaakt met de slechte communicatie van Infrabel – wij zijn dat intussen al gewoon van de NMBS-Groep –, dat er op korte termijn duidelijkheid komt en dat de engagementen die in het begin werden aangegaan, zowel door u als door Infrabel, worden verzilverd.

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

04 **Samengevoegde vragen van**

- de heer Steven Vandeput aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers op het spoor van de eerste zes maanden van 2013" (nr. 19553)
- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers bij de NMBS-Groep" (nr. 19587)
- mevrouw Véronique Bonni aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 19859)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheidscijfers van de treinen" (nr. 20054)
- de heer Jef Van den Bergh aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de stiptheid van de treinen" (nr. 20148)

04 **Questions jointes de**

- M. Steven Vandeput au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité des trains pour les six premiers mois de 2013" (n° 19553)
- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité du Groupe SNCB" (n° 19587)
- Mme Véronique Bonni au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains" (n° 19859)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les statistiques de ponctualité des trains" (n° 20054)
- M. Jef Van den Bergh au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la ponctualité des trains" (n° 20148)

04.01 **Steven Vandeput (N-VA):** Mijnheer de minister, mijn vraag dateert van enige tijd geleden en intussen heeft het nieuws nog duidelijker gemaakt hoe ernstig de situatie is.

Mijnheer de minister, uit de analyse van de eerste zes maanden van dit jaar blijkt dat de stiptheid op het Belgische spoor tot een historisch dieptepunt gezakt is. Ik spreek nu over de cijfers van begin september. Toen kwam amper 80,9 % van de treinen op tijd of met een vertraging van minder dan zes minuten. Het is belangrijk te zeggen dat het hier gaat om treinen die niet meer dan zes minuten te laat op hun bestemming waren. Dat is 2 % minder stipt dan in 2012, en zelfs minder stipt dan in 2010, het jaar dat geboekstaafd staat als een rampjaar, onder andere door het ongeval in Buizingen.

Infrabel is duidelijk in zijn communicatie en wijst de lange harde winter aan als verantwoordelijk voor de vele vertragingen. Uit de stiptheidscijfers blijkt echter ook dat in de maanden april, mei en juni, toen men toch niet meer echt van sneeuwweer kon spreken, het resultaat nauwelijks beter was.

Inmiddels zijn ook de stiptheidscijfers van juli en augustus bekend geraakt. Ook die blijken slechter te zijn dan die van 2012.

Dat geeft natuurlijk aanleiding tot een aantal vragen, mijnheer de minister.

Ten eerste, wat zijn volgens u de redenen voor die rampzalige cijfers?

Ten tweede, hoe evalueert men bij de spoorgroep de herziening van het fameuze actieplan Stiptheid van eind 2010, begin 2011? De collega's zullen zich goed de show herinneren die toen door de drie CEO's werd opgevoerd.

Ten derde en ten slotte, zullen er op korte termijn bijkomende acties ondernomen worden om de stiptheid te

verbeteren? Zo ja, welke? Ik kijk uit naar uw antwoorden.

04.02 Véronique Bonni (PS): Monsieur le ministre, fin août, Test-Achats a vivement contesté les chiffres et la formule utilisée par Infrabel afin de calculer la ponctualité des trains. Selon l'association de défense des consommateurs, le nombre de trains retardés, voire n'arrivant pas du tout à destination, serait au moins 10 % supérieur aux chiffres officiels communiqués par Infrabel dans ses rapports de ponctualité. Elle a pu tirer cette conclusion en réalisant une enquête sur le réseau. Pendant cinq mois, Test-Achats a ainsi analysé près de 42 000 trajets ferroviaires, en provenance et à destination de Bruxelles, à l'aide de l'application d'Infrabel RailTime. Au fil de cette enquête, l'association de consommateurs a dû constater que sur, dix trains, seuls six étaient ponctuels. Il faut entendre par là: un train arrivant à l'heure ou avec un retard de maximum cinq minutes. Dans les quatre trains non ponctuels, trois trains accusaient jusqu'à un quart d'heure de retard, tandis qu'un train sur les dix affichait un retard sérieux, voire était annulé et n'atteignait donc pas sa destination.

À la suite de ce constat, Test-Achats demande une révision du système de mesure de la ponctualité des trains et, plus précisément, de la pondération en fonction du nombre de voyageurs à bord des trains. Elle estime, en effet, qu'un coefficient quatre appliqué aux trains en heure de pointe est insuffisant pour refléter le nombre réel de voyageurs présents à bord des trains. L'association juge que le seul moyen de refléter l'impact des retards est de pouvoir déterminer le nombre de voyageurs en retard plutôt que de se fixer sur le nombre de trains en retard. En effet, Test-Achats demande que ces différents chiffres soient soumis à un organe de contrôle indépendant.

Ce n'est pas la première enquête à ce sujet, mais il apparaît que les critiques et les propositions de l'association de protection des consommateurs demeurent les mêmes - enquête après enquête.

Monsieur le ministre, comment la SNCB évalue-t-elle les résultats de Test-Achats, notamment par rapport à ses propres chiffres et statistiques? Ne serait-il pas opportun, comme le souligne une nouvelle fois l'association de défense des consommateurs, de modifier ou d'améliorer les méthodes de calcul du Groupe SNCB? Je pense, par exemple, à la comptabilisation des trains supprimés ou une ponctualité basée sur un retard de cinq et non pas six minutes? Quant à un contrôle des chiffres par un organe indépendant, est-il envisageable? Enfin, de manière plus globale, des modifications de la formule utilisée pour calculer la ponctualité des trains sont-elles envisagées dans le futur contrat de gestion d'Infrabel? Je vous remercie.

04.03 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, u hebt steeds gezegd, net als uw voorganger trouwens, dat stiptheid een van de prioriteiten is, waaraan moet worden gewerkt. Voor u moet er vooruitgang worden geboekt op het vlak van veiligheid, kwaliteit en stiptheid.

In een interview dat vandaag verscheen in *Knack*, stelt u dat duidelijk: "Mijn redenering is simpel, een trein kan niet te laat zijn als hij op tijd vertrekt". Dat is een heel simpele redenering, maar spijtig genoeg lukt dat op tijd vertrekken in vele gevallen niet bij onze treinen. Daarom stel ik ook een vraag over de slechte stiptheidscijfers.

De vorige spreker heeft net het onderzoek van *Test-Aankoop* becommentarieerd. Ik wil ook nog eens verwijzen naar de stelling van *TreinTramBus*. *TreinTramBus* stelt dat het 128-puntenplan om de stiptheid te verhogen, voorlopig geen resultaten oplevert. Volgens de reizigersorganisatie is er een structureel probleem, namelijk het onderhoud van het materieel. Ook de communicatie verloopt niet goed.

Dan is er ook de recente studie van de Universiteit Gent over communicatie, die zegt dat slechte communicatie en vertragingen nog steeds de grootste ergernissen blijven bij onze treinreizigers.

In september vorig jaar werd wel nieuwe software in gebruik genomen, die de NMBS zelf heeft ontwikkeld en die in een jaar tijd tot 27 000 treinen meer op tijd moet kunnen laten rijden, het zogenaamde conflictdetectiesysteem, dat voortdurend data verzamelt, een Europese primeur. Het systeem zou nog worden uitgebreid, de computer zou ook zelf oplossingen moeten aanbieden.

Er worden dus stappen gedaan, maar de resultaten zijn er nog niet. Daarom heb ik volgende vragen, mijnheer de minister.

Wat is uw reactie op de meest recente stiptheidscijfers?

Hoe evalueert u het actieplan? Welke acties werden al dan niet uitgevoerd?

Wat is uw reactie op de aangehaalde stellingen van *Test-Aankoop*?

Is er reeds een evaluatie van het conflictdetectiesysteem, dat sinds één jaar in gebruik is? In welke mate is het systeem reeds uitgebreid of wanneer wordt het uitgebreid?

04.04 Jef Van den Bergh (CD&V): Mijnheer de minister, ik zou mijn vraag willen focussen louter op de stiptheidscijfers, zoals wij die vandaag onder ogen hebben gekregen. Over communicatie en de samenstelling van de stiptheidscijfers kunnen ook hele debatten worden gevoerd.

De cijfers zijn vandaag beschikbaar tot en met augustus op de website van Infrabel. Als wij augustus 2012 vergelijken met het rampjaar 2010, dan zitten wij reeds op een lager niveau, zoals collega Vandepuut ook reeds aangaf.

Als wij die cijfers extrapoleren op basis van de evolutie tijdens de voorbije vier maanden, zoals ook vorig jaar het geval was, dan komen wij op een resultaat dat onder 87 % duikt, om maar te zeggen dat het echt slecht is.

Het gaat om treinen die maximaal 5 minuten en 59 seconden vertraging hebben.

Indien wij criteria gebruiken die in andere landen worden gebruikt, bijvoorbeeld de drie minuten die in Nederland en andere landen als limiet worden gehanteerd, zou het resultaat nog erger zijn.

Infrabel weert jaarlijks ook het effect van drukbevolkte of minder bevolkte treinen. Indien wij dergelijke meting ook mee in rekening brengen, komen wij wellicht rond 82 % of 82,5 % uit van treinen die minder dan zes minuten vertraging hebben.

Met het voorgaande wil ik enkel aangeven dat er duidelijk een probleem is

Ik meen dat er stiptheidscijfers sedert 1981 worden bijgehouden. Indien wij alle jaren naast elkaar leggen, dreigt 2013 het slechtste jaar sinds 1981 te worden, ondanks, zoals hier al is aangegeven, een heel pakket maatregelen, dat begin 2011 naar aanleiding van het rampjaar 2010 werd aangekondigd. Het gaat om het zogenaamde Actieplan Stiptheid.

Op dat moment werden ook de stipheidsmanagers aangesteld. Zij zouden alles in handen nemen, om tot betere resultaten te komen.

In de commissie werd toen gediscussieerd over de doelstelling die in het stipheidsplan naar voren werd geschoven. De doelstelling was toen 90 % in 2015. Het doel van 90 % in 2015, vóór neutralisatie, werd toen door de commissie nog als een bescheiden ambitie aanzien. Vandaag moeten wij echter vaststellen dat zelfs de genoemde ambitie veraf is. Vandaag kunnen wij dan ook niet anders dan vaststellen dat het stipheidsplan tot op vandaag onvoldoende heeft gewerkt en onvoldoende of geen resultaat heeft opgeleverd.

Daarom heb ik de hiernavolgende vragen.

Ten eerste, mijnheer de minister, hoe evalueert u de stiptheidscijfers, die tot op vandaag bekend zijn?

Ten tweede, ziet u bepaalde oorzaken voor de tegenvallende stiptheidscijfers?

Er wordt al eens gemakkelijk naar de gevolgen van het ongeval in Wetteren verwezen. Het ongeval in Wetteren heeft veel gevolgen voor de cijfers van de afgeschafte treinen gehad. Het aantal afgeschafte treinen ligt ook op recordhoogte, maar daar heeft het ongeval in Wetteren veel mee te maken. Vertragingen kunnen minder aan het ongeval in Wetteren te wijten zijn.

Ten derde, bent u van oordeel dat het stipheidsplan gefaald heeft? Wij kunnen vandaag moeilijk anders vaststellen dan dat inderdaad het geval is.

Ten vierde, op welke manier zal het stipheidsplan worden bijgestuurd? Welke maatregelen zullen worden

genomen, om de stiptheid op korte en middellange termijn te verbeteren?

04.05 Minister **Jean-Pascal Labille**: De doelstelling van stiptheid werd in 2010, 2011 en 2012 niet nageleefd. Het jaar 2013 was op het vlak van stiptheid zeker niet beter.

Ik zal eerlijk zijn, ik begin het beu te worden.

Om het structurele stiptheidsprobleem te verhelpen, hebben Infrabel en de NMBS mij geïnformeerd dat een gezamenlijk actieplan is opgesteld, dat doorlopend wordt geëvalueerd en, indien nodig, wordt aangepast.

Het actieplan van de NMBS concentreert zich voornamelijk op het materieel, maar zal pas op lange termijn resultaten geven.

Ter herinnering, wat Infrabel betreft, hadden de winterse weersomstandigheden in de eerste maanden van 2013 een belangrijke impact op de stiptheid.

De daling van de stiptheid is ook te wijten aan derden, in het bijzonder personen op het spoor. Het gaat daarbij onder andere om kabeldiefstallen, personenongevallen en kwaadwillige daden. Zo bedraagt de negatieve impact van kabeldiefstallen 66 400 minuten in 2012. Al die fenomenen worden opgenomen in het actieplan inzake stiptheid en de sensibiliseringscampagnes ter bestrijding ervan. De eerste positieve effecten van die campagnes zijn trouwens al voelbaar wat de kabeldiefstallen betreft.

En ce qui concerne les propos de Test-Achats relatifs à la ponctualité pour répondre aux questions spécifiques de l'honorable membre, le Groupe SNCB confirme ne pouvoir se satisfaire des résultats tout comme les voyageurs. Je tiens à préciser, madame la présidente – vous faites allusion à l'interview parue dans *Knack* –, que j'ai rappelé à M. Cornu, qui prendra très prochainement ses fonctions, que la ponctualité était un des objectifs premiers qu'il devait prendre en main avec celui de la qualité.

Par rapport à ce constat, il convient de préciser que les méthodes de calcul de la ponctualité sont détaillées dans les contrats de gestion d'Infrabel et de la SNCB. Leur application est contrôlée par le SPF Mobilité et Transports.

La méthodologie appliquée par Infrabel prévoit, en effet, que les chiffres de ponctualité globale sont mesurés sur un seuil de six minutes et sur les trains de l'entièreté du réseau, soit environ 3 600 trains par jour ouvrable et 2 200 trains les samedis, dimanches et jours fériés.

Les trains passant par Bruxelles mais ayant une destination finale autre que Bruxelles ne sont pas pris en compte uniquement à leur arrivée à destination finale. Une mesure est aussi prise à leur arrivée en gare de Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord selon leur sens de circulation.

De stiptheid wordt gemeten bij het voorbijrijden van de trein langs richtpunten, verbonden met de signalisatie. De NMBS Groep verduidelijkt dus dat het onmogelijk is om de stiptheid te manipuleren.

Met als doel meer rekening te houden met de stiptheidsperceptie van elke reiziger, berekent Infrabel naast de globale stiptheidscijfers ook stiptheidscijfers, rekening houdend met het aantal reizigers en een stiptheidscijfer, gemeten over het hele traject.

Test-Aankoop vraagt naar een onafhankelijke controle. Het is onnodig eraan te herinneren dat de stiptheidscijfers al worden gecontroleerd door de FOD Mobiliteit en Vervoer en ter betwisting aan de betrokken operatoren worden voorgelegd.

De toepassing Opsporing van conflicten dat een jaar in werking is, beantwoordt aan de verwachtingen. Een groot aantal mogelijke oorzaken van vertragingen worden automatisch ruim op voorhand opgespoord zodat de RDV, Reiziger Dispatching Voyageurs, haar voorzorgen en indien mogelijk ook de nodige corrigerende maatregelen kan nemen. Het is echter technisch niet mogelijk de op deze wijze vermeden vertraging te berekenen.

Kortom, de verbetering van de stiptheid is onontbeerlijk om de aantrekkelijkheid van de trein te versterken en om aan de verwachting van de reiziger te voldoen. Tijdens de onderhandeling van het nieuwe beheerscontract zal ik bijzondere aandacht besteden aan de aspecten rond stiptheid. Duidelijke en gewone

berekeningswijzen van de stiptheid die steunen op *best practices*, evenals een regelmatige opvolging zijn hierbij gewenst, met name wat de toekenning aan derden betreft. Er moet een structurele verbetering komen, evenals een grotere responsabilisering van de entiteit en verantwoordelijkheid.

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

U geeft tenminste aan dat u het beu bent. Dat gaat al verder dan uw voorgangers. Wij, als volksvertegenwoordigers, worden aangesproken door reizigers. Zij stellen nog altijd vast dat hun trein elke dag te laat is.

Het aanhalen van verschillende manieren waarop stiptheid wordt gemeten zijn eigenlijk geen uitleg. Uw door Infrabel voorbereide antwoord, dat alles te wijten is aan de geweldig moeilijke winter, klopt niet. De cijfers tonen aan dat er ook na de winter geen verbetering is. Dat is dus geen factor. Ik geef u gelijk als u zegt dat de verbeteringen structureel moeten zijn en dat er nood is aan responsabilisering.

Ik meen dat het tijd is dat u niet alleen zegt dat u het beu bent, maar dat u ook met de vuist op tafel klopt en op elk niveau, in elk van de organisaties, een keer duidelijk maakt dat dit een prioriteit is en dat het een vorm van minimale dienstverlening is dat een trein op tijd rijdt. Er moeten niet alleen *incentives* komen als het goed gaat. In het beheerscontract en de onderhandelingen met alle managers die u nog moet benoemen, moet rekening worden gehouden met boetes, als de verplichtingen niet worden nagekomen.

04.07 Véronique Bonni (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour ces précisions.

Je serai un peu plus positive que mon collègue. Je sais, monsieur le ministre, que cette problématique figure au nombre de vos priorités. La ponctualité sera donc un objectif prioritaire, comme la qualité d'ailleurs. Nous espérons qu'avec le nouveau plan pluriannuel d'investissement, notamment concernant le matériel roulant, et avec la nouvelle structure du Groupe SNCB, des améliorations réelles apparaîtront.

04.08 Sabien Lahaye-Battheu (Open Vld): Mijnheer de minister, bedankt voor uw oprecht antwoord.

Wij kunnen hier allemaal zeggen dat wij het beu zijn, maar er zal toch iets moeten veranderen. Wij horen voortdurend dat stiptheid een prioriteit is in het beleid, maar het beleid faalt, de cijfers zijn slecht. Er zal dus op een andere manier moeten worden omgegaan met deze prioriteit.

Belangrijk is dat u hebt gezegd dat u recent de heer Cornu hebt gezien. Het is zijn eerste opdracht ervoor te zorgen dat er iets verandert en verbetert inzake de stiptheidscijfers. Ook in de beheerscontracten moeten sleutels worden ingevoerd om bij ongunstige evolutie van de stiptheidscijfers te kunnen ingrijpen. Vandaar mijn vaststelling dat wij, volgens recente afspraak in de commissie, dit thema van dichtbij moeten opvolgen. De stiptheidsmanagers zullen worden uitgenodigd en wij zullen hun punctueel kunnen vragen welke punten uit het aangekondigde en in uitvoering zijnde actieplan intussen werden gerealiseerd en welke nog helemaal niet. Dat is heel wat werk dat de commissie voor de boeg heeft.

04.09 Jef Van den Bergh (CD&V): Zoals door u en collega's aangegeven, is het frustrerend om jaar na jaar te moeten vaststellen dat stiptheid met woorden als grote prioriteit naar voor wordt geschoven, maar dat het niet lukt om die stiptheid te verbeteren. Ik herinner mij een nieuwjaarsreceptie van enkele jaren geleden van de NMBS, waarbij de CEO begon met de woorden: "De drie grote prioriteiten voor ons zijn stiptheid, stiptheid en stiptheid." Als wij dat vandaag naast de cijfers leggen, is het treurig te moeten vaststellen dat totaal geen resultaat werd geboekt.

Wij horen een aantal redenen, voorbereid door de diensten van de NMBS. Er wordt verwezen naar de winteroverlast. Sinds 1981 is er een tendens naar strengere winters, dus lijkt mij dat antwoord niet te voldoen. Er wordt verwezen naar de stijging van het aantal vertragingen, veroorzaakt door derden. Ik zie in de statistieken tussen 2012 en 2013 een stijging veroorzaakt door derden van nauwelijks 1 procent. Dit is geen afdoende verklaring voor de verslechtering van de stiptheid zoals wij die vandaag kennen.

U verwijst ook naar het actieplan met betrekking tot stiptheid voor de NMBS dat stelt dat pas op langere termijn resultaat kan worden geboekt. Men verwijst daarmee wellicht naar de nieuwe treinen die instromen, wat uiteraard tijd nodig heeft. Als men echter kijkt naar de M6, de dubbeldekstreinen, die reeds lang in dienst

zijn, maar waarbij vandaag nog altijd incidenten met bijvoorbeeld slecht sluitende deuren voor komen, stel ik toch wel vragen bij het voldoende preventief onderhoud van die treinen. Er ligt nog wel wat werk op de plank en er zijn nog bijzondere aandachtspunten. Ik hoop dat wij een grondige evaluatie krijgen van het volledige stiptheidsplan als de stiptheidsmanagers naar de commissie komen.

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

05 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le recrutement au sein du Groupe SNCB" (n° 19627)

05 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de aanwervingen bij de NMBS-Groep" (nr. 19627)

05.01 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, au début du mois de septembre, le Groupe SNCB se réjouissait d'avoir recruté 1 373 personnes sur les huit premiers mois de 2013, soit 299 embauches de plus qu'en 2012. L'entreprise indiquait même qu'il s'agissait d'un record.

Au 1^{er} septembre 2013, le Groupe SNCB comptait donc 36 316 collaborateurs, soit 34 828 équivalents temps plein. Le Groupe SNCB assurait également que d'ici à la fin de l'année, quelque 500 agents supplémentaires rejoindraient encore ses rangs.

Évidemment, tout cela paraît extrêmement positif. Toutefois, il convient de modérer quelque peu l'enthousiasme affiché par l'entreprise.

Tout d'abord, en parallèle aux emplois créés, il convient de tenir compte des départs naturels, soit le départ à la retraite de quelque 1 500 membres du personnel par an en moyenne. Cela, vous en conviendrez, modifie grandement la balance au niveau emploi de la SNCB. Les syndicats s'inquiétaient d'ailleurs, le 30 août dernier, de la diminution du nombre de travailleurs au sein de l'entreprise. Pire, ils soulignaient une diminution des effectifs du personnel d'entretien qui s'accompagnerait d'un ralentissement de l'entretien de l'infrastructure.

Dans un communiqué d'avril dernier, la SNCB Holding rappelait que la pyramide des âges du personnel SNCB était "à ce point négative que, d'ici à 2020, le groupe devra engager en moyenne quelque 2 000 personnes chaque année pour assurer la continuité du service". Or, les recrutements annoncés restent bien en deçà des 2 000 personnes nécessaires.

Monsieur le ministre, les recrutements effectués sont-ils suffisants si l'on souhaite, pour reprendre l'expression de la SNCB Holding, assurer la continuité du service?

Nous connaissons les difficultés éprouvées par le Groupe SNCB pour recruter certaines catégories de personnel, comme les techniciens électromécaniciens. Cette difficulté subsiste-t-elle malgré les initiatives prises par le Groupe? Si l'on souhaite assurer la continuité du service, quels sont justement les profils les plus recherchés? Quels sont les profils difficiles à recruter?

Selon les informations fournies par l'entreprise, les nouveaux travailleurs destinés à des fonctions techniques, à des postes de conducteurs de train ou d'assistants chef circulation sont essentiellement recrutés en Flandre et à Bruxelles. Pourtant les départs naturels et le besoin de recruter sont également une réalité en Wallonie. Comment expliquer ce fait?

Par ailleurs, y a-t-il réellement une diminution des effectifs du personnel d'entretien de l'infrastructure? Combien de personnes se chargent-elles aujourd'hui de l'entretien – et donc de la sécurité – du réseau? Et comment ce chiffre a-t-il évolué ces trois dernières années?

Enfin, je relève que le personnel du Groupe SCNB ne compte que 12 % de femmes et qu'il n'y a apparemment pas d'évolution favorable à ce niveau. Y a-t-il une explication à ce que les actions spécifiques visant à la sensibilisation des femmes aux carrières proposées par les Chemins de fer ne soient pas concrétisées par des engagements?

05.02 Jean-Pascal Labille, ministre: Chère collègue, la pyramide des âges au sein du Groupe SNCB est telle qu'au cours des prochaines années, en moyenne 1 500 membres du personnel partiront à la retraite chaque année. Depuis le 1^{er} janvier 2013, le Groupe SNCB a déjà engagé 1 373 nouveaux collaborateurs.

À cela, il convient d'ajouter 207 réorientations internes. Cela porte le recrutement total, effectué depuis le 1^{er} janvier de cette année, à 1580 personnes. En 2012, les recrutements externes et internes se sont élevés à 2 029 personnes.

En ce qui concerne les métiers en pénurie, tels ceux de la conduite, les techniciens, les chefs de chantier adjoints, les ingénieurs industriels ou civils, les dessinateurs techniques ou bien encore les spécialistes ICT, le Groupe SNCB développe toute une série d'actions. Celles-ci se révèlent très productives et ont mené, par exemple, au recrutement de 139 techniciens électromécaniciens et de 266 conducteurs de train depuis le 1^{er} janvier.

S'agissant de la répartition régionale des recrutements, le Groupe SNCB confirme qu'une grande partie des 500 agents supplémentaires qui rejoindront les rangs du Groupe d'ici la fin de l'année seront recrutés en Flandre et à Bruxelles. En Wallonie, pratiquement tous les recrutements ont déjà eu lieu. Pour les quelques-uns qui doivent encore y être effectués, ils le seront incessamment, car la direction Holding HR a déjà des lauréats.

Quant aux métiers en relation avec l'infrastructure ferroviaire, Infrabel m'indique qu'il faut distinguer deux types d'activité au sein de la direction générale Infrastructure: d'une part, l'exécution des investissements et, de l'autre, la gestion technique et l'entretien des installations fixes.

Entre 2010 et 2012, le nombre total d'équivalents temps plein du personnel lié à l'exploitation est passé de 6 209 à 5 880 – soit une diminution de 5,3 % –, alors que le nombre total d'équivalents temps plein en rapport avec l'investissement passait de 1 365 à 1 455. Sur ce plan, Infrabel ne relève pas de risques d'entretien.

Enfin, le Groupe SNCB compte effectivement 12 % de femmes et, même s'il reste peu élevé, ce pourcentage augmente d'année en année. Il y a cinq ans, il n'était que de 9 %. Ce faible pourcentage s'explique par le fait que le Groupe SNCB recrute principalement des métiers techniques, soit dans des filières de formation où les femmes sont encore très peu présentes. Je tiens néanmoins à souligner que le contrat de gestion qui lie l'État au Groupe SNCB prévoit une politique de diversité, laquelle est transcrite dans un plan d'action évalué chaque année. La SNCB est donc tenue à des objectifs précis qui, au-delà de la sensibilisation, prévoient un recrutement annuel de 20 % d'agents féminins. Cette politique a, dans une certaine mesure, montré son efficacité, puisque l'on constate que le nombre de femmes augmente année après année en chiffres absolus: il a en effet crû de 40 % entre 2005 et aujourd'hui. Cependant, les rapports "diversité" du Groupe relatent le fait que les progrès sont pour l'essentiel accomplis dans les fonctions traditionnellement caractérisées comme étant plus féminines: accompagnement des voyageurs, administration, etc. Peu de femmes répondent encore aux recrutements de nature plus technique. De plus, leur proportion reste dérisoire au regard du nombre total de travailleurs dans ces filières.

Dès lors, il importe de continuer à mener des politiques volontaristes qui allient tant les aspects sensibilisation que les aspects plus contraignants qui permettront, progressivement, de briser les stéréotypes sur les métiers. Pour le reste, je tiens à l'ajouter, ce qui est important, c'est qu'il y ait une juste proportion entre les personnes, les travailleurs qui se trouvent dans l'administration et ceux qui sont sur le terrain. Il me semble que nous sommes ici dans une entreprise qui travaille sur le terrain et que la priorité doit, évidemment, être donnée au terrain. Je vous remercie.

05.03 Linda Musin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. J'analyserai évidemment avec attention tous les chiffres que vous venez de citer. Effectivement, quand on parle de pyramide des âges, cela reste un réel souci au sein de l'entreprise, d'année en année. Vous l'avez dit, il faut aussi veiller au personnel de terrain. Quand je vous ai posé la question, c'était par rapport à une réalité en matière de sécurité, mais elle concernait aussi l'entretien et la ponctualité, on vient d'en parler à la question précédente.

En matière d'investissement et d'entretien des trains et des voies, il y a matière à davantage d'engagement. Je pense que les membres du personnel d'entretien se sont manifestés, il y a peu, parce que chez eux, la pyramide des âges est vraiment problématique. S'il est une bonne communication à faire au sein de

l'entreprise, il y a, par ailleurs, une analyse en profondeur à exécuter en matière de renouvellement du personnel, dans les mois et les années qui viennent. J'espère que ce sera fait assez rapidement.

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

06 **Samengevoegde vragen van**

- de heer David Geerts aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het aantal seinvoorbijrijdingen" (nr. 19637)

- mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de eerste cijfers van 2013 met betrekking tot de veiligheid van het Belgische spoorwegnet" (nr. 19642)

06 **Questions jointes de**

- M. David Geerts au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le nombre de franchissements de signaux" (n° 19637)

- Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les premiers chiffres de 2013 se rapportant à la sécurité du réseau ferroviaire belge" (n° 19642)

06.01 **Linda Musin (PS):** Monsieur le président, monsieur le ministre, les premiers chiffres se rapportant à la sécurité de notre réseau ferroviaire pour le début d'année 2013 se révèlent assez contrastés. Si on prend les dépassements de signaux, il est difficile d'être positif puisqu'après une année 2012 encourageante, il semble que les dépassements de signaux sur le rail repartent à la hausse. Selon la presse, 16 dépassements ont en effet été enregistrés au cours des trois premiers mois de l'année.

Par contre, la situation semble évoluer positivement en ce qui concerne les incidents ou accidents aux passages à niveau. De janvier à juin 2013, Infrabel en a ainsi comptabilisé 21, soit neuf de moins qu'au cours de la même période en 2012. Il est toutefois difficile de se satisfaire pleinement de cette diminution puisque l'on dénombre trois victimes.

Même si ces premiers chiffres sont incomplets et qu'il nous faudra attendre les informations pour l'ensemble de cette année 2013, je souhaiterais néanmoins avoir davantage de précisions sur ces premières données.

Monsieur le ministre, concernant les dépassements de signaux pour le premier trimestre 2013, quelle est la proportion de trains qui, en cas de franchissement d'un signal rouge, ont atteint le premier point potentiellement dangereux? Quelle est la répartition de dépassements entre les voies principales empruntées par les trains de voyageurs, les voies secondaires et les voies accessoires, par exemple les gares de formation? Quelles sont les explications avancées pour justifier ces dépassements à la hausse?

En ce qui concerne les accidents aux passages à niveau, pouvez-vous nous rappeler les initiatives prises par Infrabel cette année pour sensibiliser et informer la population et les automobilistes des dangers relatifs aux passages à niveau?

En 2012, Infrabel avait investi environ 23 millions d'euros dans des programmes de suppression, de remplacement ou de rénovation des passages à niveau du réseau belge. Quel est le montant prévu par le gestionnaire d'infrastructure pour l'exercice 2013?

06.02 **Jean-Pascal Labille, ministre:** Monsieur le président, concernant les dépassements de signaux pour le premier trimestre 2013, Infrabel me fournit les informations suivantes. Lors du premier trimestre de cette année, il y a eu un total de 23 dépassements de signal rouge, dont 12 en voie principale et 11 en voie accessoire. Je dispose d'un tableau que je peux vous remettre. Ce chiffre est à comparer avec 26 dépassements en 2012, 28 en 2011 et 31 en 2010. Sur les 23 dépassements d'un signal rouge constatés au début de cette année, 12 trains ont atteint le premier point potentiellement dangereux. Constatant qu'il n'y a pas d'augmentation vis-à-vis des années antérieures, il n'y a donc pas d'explication à fournir en ce sens.

En ce qui concerne les actions de sensibilisation et d'information en matière de passages à niveau, Infrabel m'informe qu'elle a pris les initiatives suivantes. Il y a eu, en début d'année, une action spéciale dans le port d'Anvers: communication vers quelque 500 entreprises concernées et distribution de dépliants à environ 2 000 chauffeurs de poids lourds qui passent chaque jour par le terminal. Cette année encore, une action de

sensibilisation et de contrôle à grande échelle sera organisée en collaboration avec la Holding, Securail et la SPC. Il s'agira d'une semaine au cours de laquelle les équipes de Securail distribueront des dépliants aux endroits sensibles avec notamment une grande action de contrôle menée conjointement par Securail et SPC.

Infrabel a également publié un calendrier scolaire attirant l'attention sur les dangers liés aux passages à niveau qui est adressé à tous les enseignants et annexé gratuitement à plusieurs journaux (*Het Nieuwsblad, De Gentenaar, La Dernière Heure, La Libre Belgique*).

Par ailleurs, le site web d'Infrabel focalise toute son attention sur les accidents aux passages à niveau.

Enfin, pour ce qui est de la suppression desdits passages à niveau et de l'augmentation de la sécurité aux passages à niveau, un budget total de 24,1 millions d'euros est prévu en 2013.

06.03 **Linda Musin** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vous remercie pour les chiffres avancés: ils sont apparemment rassurants. Il s'agit d'une problématique que nous suivons de près en fonction de toutes les recommandations émises en commission de la Sécurité du rail en son temps.

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

07 **Samengevoegde interpellaties en vragen van**

- de heer Peter Dedecker aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spionage bij Belgacom" (nr. 19670)
- de heer Stefaan Van Hecke tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "cyberbeveiliging" (nr. 105)
- de heer Peter Dedecker tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "belangenconflicten bij Belgacom" (nr. 108)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de spionage bij Belgacom" (nr. 20082)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "mogelijke belangenvermenging" (nr. 20083)
- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "spionagepreventie" (nr. 20084)
- mevrouw Sabien Lahaye-Battheu aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hacking van Belgacom" (nr. 20142)
- de heer Tanguy Veys aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de hacking van Belgacom" (nr. 20154)

07 **Interpellations et questions jointes de**

- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'espionnage chez Belgacom" (n° 19670)
- M. Stefaan Van Hecke au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "la cyberprotection" (n° 105)
- M. Peter Dedecker au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "les conflits d'intérêts chez Belgacom" (n° 108)
- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "l'espionnage chez Belgacom" (n° 20082)
- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un éventuel conflit d'intérêts" (n° 20083)
- M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les moyens mis en oeuvre pour lutter contre l'espionnage" (n° 20084)
- Mme Sabien Lahaye-Battheu au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le piratage dont Belgacom a été victime" (n° 20142)
- M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "le piratage dont Belgacom a été victime" (n° 20154)

De **voorzitter**: Er is een vraag vanuit de commissie om de vragen over de verkoop van het gebouw van Belgacom, onder agendapunt 39, aansluitend te behandelen. Ik kijk even rond of iemand daar bezwaar tegen heeft. Dan stel ik voor dat wij de twee punten met betrekking tot Belgacom opeenvolgend behandelen.

07.01 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de voorzitter, ik heb zowel een vraag over de spionage als een interpellatie over de belangenconflicten. Het zijn twee aparte zaken, met één persoon gemeenschappelijk. Hebt u het liefst de vraag en de interpellatie apart of alles samen?

Goed, ik zal beide samen stellen.

Mijnheer de minister, zoals u weet, is er *malware* ontdekt bij Belgacom's internationale dochteronderneming BICS. De *malware* werd ontdekt na een onderzoek door een gespecialiseerde Nederlandse firma na de onthullingen van Edward Snowden. Belgacom was daardoor verontrust en heeft daarom een firma gecontacteerd die met onthutsende resultaten is gekomen.

Ik heb hierover een aantal vragen voor u. Wanneer en op welke basis werd dat onderzoek gestart? Welke aanwijzingen waren er daarvoor? Hoe is de beslissing genomen?

Wat zijn de concrete resultaten ervan? Ik meen dat het Parlement hierover, desnoods achter gesloten deuren, alle inlichtingen dient te krijgen.

Het onderscheppen van informatie in het raam van de strijd tegen de terreur kan zeker legitiem zijn. In hoeverre werken Belgacom en BICS vandaag mee met de Belgische en buitenlandse inlichtingen- en veiligheidsdiensten? Gebeurt dat enkel *on special requests* waarbij de inlichtingendienst specifiek vraagt naar bepaalde gegevens van een persoon of worden gegevens gewoon in bulk doorgegeven, zoals in de VS gebeurt, waar de volledige databank periodiek naar de staatsveiligheid wordt gekopieerd? Gebeurt dat bij ons ook? Ik wil hier graag wat meer details over.

De ontwerpers, opdrachtgevers en installateurs van de *malware* zijn ondertussen met een redelijke zekerheid geïdentificeerd. Het blijkt de Britse inlichtingendienst te zijn. Ik vraag mij dan ook af welke stappen Belgacom en de regering zullen ondernemen. Aangezien het om een bevriende natie gaat die ons bespioneert, neem ik aan dat dit niet zonder diplomatieke gevolgen blijft. Ik rond hiermee het verhaal van de spionage af.

Het feit dat de heer Michel Moll tegelijkertijd werkte voor Belgacom en voor een onderneming die verdacht wordt van spionage, die met dit geval blijkbaar niets te maken had, duidt toch wel op een probleem in de bedrijfscultuur van Belgacom. Het is namelijk niet de eerste keer dat ik u of uw voorgangers interpelleer over belangenconflicten en het gebrek aan respect voor de deontologische code bij Belgacom.

In het verleden was er de case Claeys & Engels waarbij Belgacom een miljoenenclaim tegen het juridisch kantoor Claeys & Engels liet vallen nadat het een betwist juridisch advies had afgeleverd met betrekking tot de herintegratie van Concetta Fagard. Belgacom liet een miljoenenclaim vallen, wat volgens schattingen neerkwam op een opportuniteitskost van 3 miljoen euro voor het bedrijf, vooral in het belang van één persoon en de CEO.

Wij hebben het ook meermaals gehad over de onafhankelijk bestuurder – onafhankelijk volgens de wettelijke definitie – Carine Doutrelepont.

Zij is intussen ook bestuurder bij Belfius namens de PS, die sinds jaar en dag met een belangenconflict zit van hier tot in Timboektoe. Zij levert haar diensten aan Belgacom en wordt daar flink voor vergoed. Tegelijkertijd onderhandelt zij namens een leverancier met Belgacom en met de concurrenten. Toch wordt zij opnieuw voorgedragen als onafhankelijk bestuurder in de politiek benoemde raad van bestuur van Belgacom. Il faut le faire!

Blijkbaar is dat niet genoeg. Zoals ik net heb aangehaald, is er ook nog het verhaal van Michel Moll. Die man is sinds jaar en dag bestuurder bij Belgacom, sinds het vertrek van Theo Dilissen. Hij was interim-voorzitter en hield er een markante bijverdienste op na. Naast Belgacombestuurder was hij immers ook strategisch adviseur voor de Chinese telecomleverancier Huawei. Huawei is niet van de minste. Sinds enkele jaren is dit bedrijf leverancier van Belgacom, maar het wordt zowel door de Belgische Veiligheid van de Staat als door de CIA en de NSA en het Amerikaanse Huis van Afgevaardigden verdacht van spionage voor de Chinese overheid. Een mens zou voor minder van zijn stoel vallen. Bij Michel Moll gebeurde dat ook. Hij werd door zijn partij, de MR, teruggetrokken als bestuurder. Geheel conform de traditie van politieke benoemingen werd hij vervangen door een partijgenoot.

Het aftreden van Michel Moll is volgens mij niet het signaal dat de case *closed* is. U stelt dat ook zo. U hebt zelf aangekondigd dat u de wet zult wijzigen zodat niet alleen mensen die in dienst zijn bij een betrokken leverancier of een andere betrokken partij dit moeten melden, maar ook zij die op contractuele basis diensten leveren aan een betrokken partij. Dat laatste was blijkbaar het probleem in het geval van Michel Moll. Hij werkte niet in vast dienstverband, maar via een eigen vennootschap dat diensten leverde.

Ik apprecieer dat. Ik meen dat uw voorstel positief is. Ik vraag mij echter nog altijd af in hoeverre het mogelijk is dat Belgacom meende strikt volgens de wettelijke regels te werken terwijl het tegelijkertijd de geest van elke regel inzake goed bestuur naast zich neerlegde.

Uw voorstel verandert de regels wel, maar de vraag is of het ook de *mindset* van de raad van bestuur zal veranderen? Daar vrees ik een beetje voor. Het probleem zit minder in de formele regels dan in de *mindset* van enkele bestuurders van het bedrijf Belgacom.

Zoals ik al heb gezegd, het gaat niet alleen om het verhaal van Michel Moll. Het gaat om de hele lijst die ik heb opgenoemd. Er is zelfs meer. De CEO is onlangs formeel in beschuldiging gesteld wegens corruptie. Daar komt nu het dossier bij van diezelfde CEO, Didier Bellens, en zijn vastgoedtransacties. Ik zal daar niet te diep op ingaan. De collega's zullen dat wel doen. Het kan best zijn dat Didier Bellens elk formeel probleem vermeden heeft, door bijvoorbeeld de zaal te verlaten op het moment dat een beslissing genomen werd en dat uiteraard duidelijk te laten notuleren.

U voelt evenwel duidelijk aan dat dit – ook al is het volgens de letter van de wet verlopen – geheel in strijd is met elke vorm van deontologische code, elke vorm van goed bestuur, laat bestaan van goed bestuur bij een overheidsbedrijf.

Ik heb dan ook een aantal vragen.

Ten eerste, hoe is dit überhaupt mogelijk geweest? Hoe kan een voorzitter van een telecombedrijf al die jaren ongemerkt bijkussen voor een leverancier van dergelijk bedenkelijk allooi?

Ten tweede, in hoeverre moet een dergelijk belangenconflict waarbij een bestuurder opdrachten uitvoert voor een leverancier, worden gemeld? Blijkbaar moet dit wettelijk gezien niet want u stelt ter zake nu een wetswijziging voor. In hoeverre is er een informele melding gebeurd? Wat was de conclusie?

Ten derde, welke beslissingen voor aankoop- of onderhoudscontracten zijn er met deze leverancier genomen door Belgacom? Ik hoop dat u mij een compleet overzicht kan bezorgen. Huawei is een niet zo oude leverancier, een niet zo oud bedrijf. In hoeverre betreft dit beslissingen die aan de raad van bestuur, of een ander orgaan waarin de heer Moll zitting heeft, werden voorgelegd? In de VS is er, zoals u weet, een complete ban op de apparatuur van Huawei.

Ten vierde, hoe reageert u als voogdijminister op heel dit verhaal? Het ondermijnt de geloofwaardigheid van een van onze belangrijkste overheidsbedrijven en eigenlijk van heel ons land. Uw eigen voorzitter werkte voor een van spionage betichte leverancier. Dat is niet mis!

Ten vijfde, welke gevolgen worden er bij Belgacom gegeven aan de waarschuwingen door de Veiligheid van de Staat en buitenlandse inlichtingendiensten over de risico's met Huawei-apparatuur inzake spionage? Op welke manier wordt de veiligheid en beslotenheid van die gegevens gegarandeerd?

Ten zesde, welke gevolgen heeft dit alles voor de heer Moll? Werden Belgacom en de heer Moll ondervraagd door de Staatsveiligheid of andere instanties, met betrekking tot zijn professionele relaties met een bedrijf dat internationaal van spionage wordt beschuldigd? In hoeverre kunnen Belgacom en de heer Moll medeverantwoordelijk worden gesteld, mocht Huawei daadwerkelijk worden betrapt op spionage?

Ten slotte, u herinnert zich ongetwijfeld nog goed de speech van Elio Di Rupo toen hij nog partijvoorzitter was. U was toen nog actief bij het ziekenfonds. Op een partijcongres sprak hij toen de volgende historische woorden: "*J'en ai marre. J'en ai marre des parvenus.*" Ik meen dat hij niet alleen staat met die woorden. Wij hebben dat gevoel nog altijd. Gelden deze woorden vandaag nog steeds? Zo ja, hoe geraakt u af van die parvenus? Wat zult u daartoe ondernemen? Hoe zult u bij Belgacom die *code of corporate governance* niet alleen wettelijk versterken, maar vooral ook laten doordringen in de geest van het bestuur van dit belangrijke

overheidsbedrijf? Tot vervelens toe heeft men het over het kroonjuweel van de Belgische overheidsbedrijven. Dit klopt helemaal. Hoe gaat u ervoor zorgen dat er ook in de *mindset* wordt gewerkt aan het afraken van die parvenus?

07.02 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de voorzitter, collega's, deze interpellatie werd een drietal weken geleden ingediend. Ondertussen is er al een en ander gebeurd. Dat is de reden waarom ik hier en daar wat zal aanvullen.

Na de hacking van de computersystemen van Belgacom onderzoekt het federaal parket ook een grootschalige inbraak in het computernetwerk van de Belgische diplomatie.

Meer dan waarschijnlijk zijn door de hacking vertrouwelijke, gevoelige gegevens, niet alleen van Belgacom maar ook van vele andere overheidsdiensten, uitgelekt.

Wij lijken hier met hoogtechnologische, wijdverspreide spionage in ons land te maken te hebben.

Dat de grootste telecomoperator in ons land door dergelijke aanvallen wordt getroffen, roept ernstige vragen over de veiligheid van de gegevens van diens gebruikers op. Mogelijk zijn wij immers slechts met het topje van de ijsberg geconfronteerd.

Ik wil een aantal vaststellingen doen nu ik heb gemerkt wat er, nadat de hacking is uitgekomen, allemaal opnieuw naar boven is gekomen.

De eerste vaststelling is dat wij en ook Belgacom blijkbaar zelf niet langer de kennis hebben om onze eigen systemen goed te beveiligen. Wij moeten een beroep doen op privéfirma's, zelfs op privéfirma's uit het buitenland of op de diensten van bevriende veiligheidsdiensten uit andere landen waarop wij beter geen beroep zouden doen.

Rekenen op Europese samenwerking lijkt een illusie te zijn. Snowden maakte heel duidelijk dat iedereen zaakjes doet, bijvoorbeeld met de Amerikaanse veiligheidsdiensten. In die zin is het dan ook moeilijk op hen te vertrouwen om bij een cyberaanval een en ander aan te pakken.

Wij hopen dat er geen grote ramp nodig is om iedereen van een algemeen cyberbeleid te overtuigen. Mijn indruk is dat een dergelijk beleid geen grote prioriteit voor de huidige regering was. De Belgacomzaak zou echter de start van een geloofwaardig veiligheids- en privacybeleid kunnen zijn. Wij moeten in voorkomend geval evenwel nakijken of grondig onderzoeken wat in het verleden allemaal fout is gelopen en wat allemaal is gedaan om de virussen te ontdekken. Wat wisten de veiligheidsdiensten? Hoe was de samenwerking met de veiligheidsdiensten?

Ik heb ook gehoord en vernomen dat de regering gisteren tijdens het budgettaire conclaaf nog tien miljoen euro heeft uitgetrokken om van de oprichting van het Coördinatiecentrum voor Cyberveiligheid werk te maken, wat positief nieuws is. Het is echter wel wat laat.

Een tweede vaststelling is de rol van de buitenlandse veiligheidsdiensten die ook door andere sprekers al is aangehaald.

Via Edward Snowden wisten wij dat documenten over spionage bij Belgacom zijn onthuld. Een en ander werd blijkbaar "*Operation Socialist*" genoemd. Hoe de betrokkenen tot een dergelijke naam komen, weet ik niet. *Operation Socialist* was echter blijkbaar de naam van het dossier.

Werknemers van Belgacom zijn geschaduwde; computers zijn gehackt en gegevens zijn onderschept. Via Belgacom wilden de Britten ook bij andere telecomklanten van Belgacom binnengeraken.

Zulks is pijnlijk. De Britten zijn immers ook belangrijke partners van de Belgische Veiligheid van de Staat. De eerste minister heeft enigszins afwachtend gereageerd. De Veiligheid van de Staat heeft contact opgenomen.

Ik heb ook aan de minister van Justitie verschillende vragen gesteld over hoe zij het dossier zag. De reactie van NSA was ook heel lauw. Zij zouden het dossier bezorgen. Een paar maanden later blijkt echter dat er volgens de minister van Justitie nog altijd geen reactie komt. Natuurlijk zal er ook nooit een reactie komen.

Wanneer wij kijken naar de manier waarop de veiligheidsdiensten van het Verenigd Koninkrijk reageren, merken wij dat zij stellen dat alles overeenstemt met het wettelijke en beleidskader dat in het Verenigd Koninkrijk van toepassing is, punt aan de lijn.

Mijn derde vaststelling gaat over de besmetting zelf. Wij merken dat er op een bepaald moment een punctuele schoonmaak van alle netwerken van Belgacom is gebeurd. De schoonmaak gebeurde echter twee weken nadat Belgacom verkondigde dat het met succes een grote clean-up-operatie achter de rug had en drie maanden nadat de problemen bij Belgacom voor het eerst waren opgemerkt.

Mij lijkt het dat er toch vrij laat op een ernstige manier is gereageerd.

Er blijven blijkbaar nog altijd bijna dagelijks elementen van besmetting opduiken. Het probleem is ook nog aanwezig in andere overheidsdiensten, dus het is veel erger dan alleen een besmetting bij Belgacom.

Een vierde vaststelling betreft de rol van de heer Moll waarover daarnet al werd gesproken. Hij is inderdaad strategisch adviseur van een Chinese telecomfabrikant. Dat bedrijf heeft in ons land al meerdere jaren voet aan de grond, ook bij Belgacom.

Moll adviseerde dus een belangrijke leverancier van het bedrijf waar hij een topfunctie bekleedt. Het is toch echt onwaarschijnlijk dat dit zomaar kan in een overheidsbedrijf.

Er duiken ook geruchten op, al of niet waar. Een getuige herinnerde zich dat er twijfels waren over de kwaliteit van de dienstverlening en het niveau van de beveiliging die door het Chinese bedrijf werden aangeboden, maar er werd toch gekozen voor dat bedrijf.

Die dubbele pet van de heer Moll is echt een probleem. Het is onwaarschijnlijk dat dit is kunnen gebeuren. Volgens bepaalde bronnen zou hij tussen 2010 en 2013 900 000 euro à 1 miljoen euro hebben verdiend bij de Chinese telecomfabrikant. Bij Belgacom was dat een stuk minder.

Mijnheer de minister, ik heb enkele vragen. Welke lessen trekken u en het management van Belgacom uit de recente onthullingen en gebeurtenissen van de laatste weken? Welke initiatieven zult u nemen om er alvast voor te zorgen dat er binnen de autonome overheidsbedrijven in het algemeen en Belgacom in het bijzonder een ernstig beleid wordt uitgetekend ter bescherming tegen cyberaanvallen en infiltraties?

Ook de rol van de gewezen voorzitter van de raad van bestuur, de heer Michel Moll, roept ernstige vragen op. Heel concreet verneem ik graag welke andere publieke functies de heer Moll heeft opgenomen. Welke bedrijven werden door de heer Moll geadviseerd?

Werden er binnen de regering of de raad van bestuur dan nooit vragen gesteld bij de mogelijke onverenigbaarheden in hoofde van de heer Moll met betrekking tot zijn functie bij Belgacom, enerzijds, en zijn adviesopdrachten voor een Chinese producent, anderzijds?

Heeft de heer Moll zijn adviesverlening ooit op de een of andere manier gemeld aan de raad van bestuur of aan u?

Tot slot, zal dit dossier een gerechtelijk staartje krijgen?

07.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal de vragen bundelen.

Er worden u deze middag heel wat vragen gesteld. Het is zeker niet onze bedoeling om met u af te rekenen. Er borrelen zoveel vragen op die ons ertoe moeten aanzetten de zaken meer sluitend te maken en beter te regelen voor de toekomst.

Laat ons niet vergeten dat, wat de aanval en de spionage betreft, Belgacom het slachtoffer was. Het is jammer dat men niet altijd transparantie en openheid aan de dag legt.

Vanmorgen heeft een expert in de commissie voor de Justitie daarover nog gezegd dat het een beetje leek op de Fortis-saga, waar de zaken zo lang werden ontkend tot ze niet meer vol te houden waren en er toch externe hulp nodig was.

Wij willen met onze wetgeving precies politieke hulp en steun aanbieden opdat bedrijven niet meer het slachtoffer zouden zijn en opdat overheidsbedrijven bij uitstek op een goede en te verantwoorden manier zouden worden gerund. In dat kader zijn de vragen te situeren.

Er is reeds wetgeving gemaakt. Ik verwijs naar de Telecomwet van 2005 die een verplichte notificatie aan het BIPT oplegde in geval van veiligheidsincidenten.

Hoe evalueert Belgacom als belangrijke actor – wij willen natuurlijk werken voor de hele sector en een regime opleggen aan alle overheidsbedrijven – zelf die notificatieprocedure rond veiligheidsincidenten en datalekken? Men was immers heel defensief en beweerde alle procedures gevolgd te hebben en dat direct te hebben gemeld. Nu blijkt er toch een zekere decalage te zijn. Het zou goed zijn van de minister te vernemen hoe Belgacom de huidige procedure evalueert.

Men zegt dat het gaat over een hooggesofisticeerde aanval. Weet men dan al meer over die aanval zelf? Er is daar een zekere paradox. Men zegt dat alleen de interne systemen besmet zijn. Men kan zich dan ook afvragen of die dan op een onveilige manier verbonden zijn of waarom zijn die dan verbonden met het internet? Wat is daar de link? Door die interne systemen passeren onvermijdelijk ook accountgegevens. Over welke netwerken gaat het dan?

Laat ons even kijken naar de oorzaak van het probleem. Dergelijke problemen kunnen ook worden vastgesteld wanneer er een performantieverlies is. Er zouden performantieverliezen op de server zijn geweest. Ik had graag geweten, dat is niet onbelangrijk in de timing, wanneer die voor het eerst werden vastgesteld.

Gelukkig roept men er externe hulp bij wanneer het probleem op een bepaalde dag intern niet meer beheersbaar is. Er worden verschillende firma's geciteerd, maar ook daar hebben wij fragmentarische informatie. Het zou goed zijn om te weten wanneer HP werd gecontacteerd en wanneer Fox-IT en Microsoft? Wanneer werden de performantiedalingen op de verschillende platformen vastgesteld?

Wat was de betrokkenheid van de Belgische en de Europese CERT?

Men alludeert op bepaalde inbreuken op de beveiliging, ook de afgelopen jaren, maar het is moeilijk te zeggen wanneer die te situeren zijn. Dat siert het bedrijf en wij moeten vertrouwen hebben in een bedrijf dat daarover eerlijk communiceert. Daarom de volgende vraag. Zijn er de afgelopen vijf jaar inbreuken op de beveiliging vastgesteld? Zijn daar eventueel parallellen met spionageactiviteiten te trekken?

Dan kom ik tot mijn tweede vraag over de Chinese telecomleverancier Huawei. Hoe onthaalt u de conclusies en wat zijn de conclusies van het auditcomité?

Het auditcomité moet, mijn inziens, toezien op een deugdelijk bestuur, op loyaliteit en het belang van het bedrijf. Dat is natuurlijk niet altijd stricto sensu de wet interpreteren en dat betekent veel meer dan een advocatenkantoor inschakelen om te kijken of men een interpretatie van de wet kan verdedigen waarin men vrijuit kan gaan.

Uw verklaring in de pers getuigt dat u heel gevoelig bent voor die dimensie. Ook rond andere aspecten van *corporate governance* hebt u als minister uitspraken gedaan die op een grote verantwoordelijkheid en een gevoeligheid voor die bedrijfsethiek wijzen.

Werden de investeringsbeslissingen van 2009 of andere dossiers voorgelegd aan de raad van bestuur of het strategisch comité met betrekking tot deze leverancier of een van zijn concurrenten? Was de voorzitter hierbij aanwezig?

Ik kom nu tot mijn derde vraag. Wij moeten ons bevragen over de manier waarop wij in de toekomst omgaan met beschikbare informatie omtrent leveranciers en veiligheidssystemen. Het probleem met leveranciers en bepaalde hardware dateert niet van vandaag. Om die reden heb ik er in het verleden al voor gepleit om meer te werken met gecertificeerde software waarbij Belgische labs een label kunnen toekennen aan de apparatuur zodat enkele problemen vermeden kunnen worden.

Jaren geleden kregen wij bijvoorbeeld al een waarschuwing dat Israëlische technologie een achterpoort kan bevatten waardoor de Israëlische veiligheidsdiensten data kunnen onderscheppen. Reeds tien jaar geleden werd Belgacom discreet gewaarschuwd over een leverancier. Het ging toen over ECtel uit Israël. Proximus koos later voor een netwerkinfrastructuur van Chinese makelij.

Ik verwijs ook naar het antwoord op een andere vraag, waarbij u stelt geen redenen te hebben om leveranciers te verdenken van spionage. Nochtans heeft er in de afgelopen septembermaand nog een studiedag plaatsgevonden, waarbij een leverancier openlijk toegaf, in het bijzijn van veiligheidsexperts van Belgacom, dat er in bepaalde systemen modules worden ingebouwd op vraag van bepaalde overheden. In die zin is dat dus ook wel bekend. Men kan dus niet stellen dat men dacht dat alles voor honderd procent *proof* was. Ik denk dat wij een belangrijke rol voor certificatie moeten voorzien in de toekomst.

Mijnheer de minister, hoe gaat Belgacom om met die waarschuwing?

Wordt de apparatuur van vreemde origine gescreend? Welke instantie doet dat?

Welke garanties krijgen de burgers inzake privacy?

Hoe evalueert u de aanpak tot nu toe?

Ik kom nu tot mijn laatste vraag. Er is gesproken over het immo-dossier en dat is meer een persoonlijk verhaal. Ik wil zeker niet deelnemen aan het mediatiek interessant spel waarbij koppen afgeschoten worden, maar bepaalde dossiers kristalliseren zich nu eenmaal rond één bepaalde persoon. Daar kunnen we niet blind voor zijn. Integendeel, wij moeten onze parlementaire en politieke verantwoordelijkheid opnemen als wij zien dat niet alle kandidaat-kopers van een bepaald gebouw evenveel kans zouden maken.

Mijnheer de minister, vandaar mijn slotvragen omtrent die problematiek.

Is er reeds meer informatie over die verkoop via het tussenstation met de eigen opgezette vennootschap, die doorverkoopt aan ImmoBel?

Welke vastgoedtransacties vonden er in de afgelopen vijf jaar plaats en in welke gevallen had iemand van de bestuurs- of directieleden rechtstreeks of onrechtstreeks belang?

De **voorzitter**: We zijn nu nog steeds bezig met agendapunt 10. De punten zijn dus niet samengevoegd. Eerst behandelen we de vragen over spionage bij Belgacom.

07.04 **Roel Deseyn** (CD&V): Ik ging hiermee verder omdat collega Dedecker het daar ook al over had.

De **voorzitter**: Neen, dit wordt apart behandeld.

07.05 **Roel Deseyn** (CD&V): Goed, dan zal ik dat straks apart iets uitgebreider behandelen.

07.06 **Sabien Lahaye-Battheu** (Open Vld): Mijnheer de minister, ten eerste, kunt u bevestigen dat er geen indicaties zijn dat de persoonlijke levenssfeer van klanten geschonden werd door het virus op het Belgacomnetwerk en dat alle virussen intussen verwijderd zijn?

Ten tweede, de aanval vormde een ernstige inbreuk op de integriteit van België, van het overheidsbedrijf en van miljoenen klanten. Beschikt de regering over informatie met betrekking tot de dader en het motief van de afluisteroperatie? Welke maatregelen zijn intussen reeds genomen? Is er reeds formeel uitleg gevraagd aan bepaalde instanties en personen? Hoe vordert het gerechtelijk onderzoek?

Ten derde, welke overheidsinstanties werden conform de wetgeving op de hoogte gebracht van de inbreuk? Wat is de stand van zaken in hun onderzoek?

Ten slotte, welke lessen trekken Belgacom en de regering uit de afluisteroperatie? Zullen de veiligheidsprocedures aangescherpt worden? Zijn bijkomende investeringen voor de beveiliging van het netwerk noodzakelijk? Moet de Belgische cyberstrategie van eind vorig jaar bijgesteld worden? Kunt u een stand van zaken geven over de implementatie ervan?

Ingevolge een technisch mankement ontbreekt een deel van de digitale geluidsopname. Voor de interpellatie nr. 109. van de heer Tanguy Veys en het begin van het antwoord van de minister steunt het verslag uitzonderlijk op de teksten die de sprekers hebben overhandigd.

07.07 Tanguy Veys (Vlaams Belang): Sinds 2011 werd Belgacom vermoedelijk door de Amerikaanse inlichtingendienst NSA gehackt. Onderzoek zou hebben uitgewezen dat de hackers vooral geïnteresseerd waren in BICS, het dochterbedrijf van Belgacom dat wereldwijd telefoonverkeer regelt. Vooral conversaties in landen als Jemen, Syrië en andere, door de Amerikanen als "schurkenstaten" beschouwde landen zouden geregistreerd staan.

Op 21 juni 2013 vonden veiligheidsexperts van Belgacom sporen van deze *malware* in het interne informaticasysteem van het bedrijf. Op 25 juni 2013 deed het bedrijf een beroep op externe specialisten om de sporen grondig te onderzoeken. Op 16 juli 2013 werd het directiecomité ingelicht. Op 19 juli 2013 diende het bedrijf klacht in bij het federaal parket.

Waarom werd niet eerder vastgesteld dat Belgacom het slachtoffer werd van hackers?

Is reeds bekend door wie Belgacom werd gehackt, wat hiervoor de motivatie was en op welke wijze dit is gebeurd?

Wat waren de gevolgen van de hacking?

Welke maatregelen werden naar aanleiding van deze hacking genomen? Welke maatregelen werden genomen om dergelijke hacking in de toekomst te vermijden?

07.08 Minister **Jean-Pascal Labille**: Het is niet aan Belgacom om het reglementaire kader te evalueren. De actie van Belgacom moet worden gezien in het licht van de naleving van dit reglementaire kader en in het kader van een samenwerking met de verschillende bevoegde instanties. Uit de recentste mediadebatten blijkt dat, aangezien het om complexe technische vragen gaat, communicatie rond veiligheidsincidenten een uiterst moeilijke oefening is, vooral als het erom gaat correcte en relevante informatie te verstrekken.

Het interne informaticasysteem van Belgacom is niet rechtstreeks verbonden met internet. Om verbinding met internet te kunnen maken moeten verschillende beschermingslagen overwonnen worden. Het lopende gerechtelijke onderzoek zal moeten uitwijzen hoe het virus het interne IT-systeem van Belgacom precies is kunnen binnendringen.

In het interne IT-systeem van Belgacom worden zo goed als dagelijks stabiliteitsproblemen vastgesteld, gezien het grote aantal systemen dat er deel van uitmaakt. Die problemen zijn toe te schrijven aan diverse oorzaken (hardware, software) en hebben niet noodzakelijk een impact op de werking. Vanaf eind mei 2012 werden wat dat betreft stabiliteitsproblemen met enkele interne e-mailservers vastgesteld. Deze problemen traden sporadisch op en bleven zonder verklaring. De teams van Belgacom hebben met HP en Microsoft samengewerkt om de oorzaak van deze problemen te achterhalen. In dat kader werden de servers met de hulp van HP en Microsoft onder monitoring geplaatst. Pas op 20 juni 2013 hebben de experts van Belgacom een verdacht proces kunnen opmerken, dat aan Microsoft werd voorgelegd voor analyse. Microsoft heeft Belgacom daarop geïnformeerd dat het ervan uitging dat het verdachte proces een *malware* was, type Trojan. Op basis daarvan hebben de veiligheidsexperts bij Belgacom op 21 juni een beveiligingsalarm gelanceerd.

Nadat het beveiligingsalarm werd gelanceerd, werd op vrijdag 21 juni contact opgenomen met Fox IT om te vragen of er een team van experts beschikbaar was. De experts van Fox IT zijn op 25 juni ter plaatse aangekomen en zijn met een gedetailleerde analyse gestart. De analyse heeft plaatsgevonden in de periode tussen 25 juni en 13 september en heeft vooral betrekking gehad op de opsporing van de geïnfecteerde of verdachte systemen, de analyse van de componenten van de *malware* en de samenwerking met de gerechtelijke instanties in het kader van het onderzoek.

De belangrijkste conclusies waren de identificatie van de geïnfecteerde site, de opstelling van een lijst met infectie-indicatoren of indicators of compromise (IOC), de identificatie van de communicatiemiddelen en de ontwikkeling van een tool voor het opsporen en opruimen van geïnfecteerde windowssystemen — een scanner en *cleaner tool*.

Het BIPT werd op 6 augustus van dit incident verwittigd. De Privacycommissie werd op 16 september geïnformeerd. Cert.be werd door het federaal parket aangesteld als expert. Belgacom is niet op de hoogte van de precieze datum. Belgacom heeft met cert.be samengewerkt in het kader van het onderzoek, alsook om de technische elementen ter beschikking te stellen die de verschillende sectoren in België moeten helpen de toestand van het eigen netwerk in kaart te brengen met het oog op dit type digitale inbraak. Cert.eu werd door de FCCU op de hoogte gebracht, maar Belgacom weet niet precies op welke datum.

Het is de eerste keer dat een dergelijk incident bij Belgacom wordt vastgesteld. Er zijn evenwel voordien pogingen of dreigingen van computerpiraten geweest, die konden worden verijdeld: Red Attack in 1999 en Vendetta in 2009. Die hadden volgens Belgacom niets te maken met spionage.

Belgacom heeft een klacht tegen onbekenden ingediend en behoudt zich het recht voor om een schadevergoeding te eisen van de indringer. De regering wacht op de resultaten van het intern onderzoek en zal alle gepaste initiatieven nemen. Ook het parket heeft een onderzoek geopend.

Belgacom verleent al zijn medewerking aan de Belgische gerechtelijke instanties, met strikte inachtneming van het Belgisch wettelijk kader. In geval van verzoeken van buitenlandse gerechtelijke instanties maken deze het voorwerp uit van een rogatoire commissie.

Het is niet mogelijk om de details te onthullen van de strategie en de concrete veiligheidsmaatregelen die door Belgacom genomen worden, maar de lessen die uit het recente incident getrokken werden zullen het mogelijk maken het veiligheidsniveau te versterken. Belgacom geeft aan dat de maatregelen onder meer een versterkte beveiliging en het veiligstellen van de connectiepunten met de buitenwereld beogen.

Wat betreft Huawei gaf Belgacom mij de volgende informatie. Belgacom werkt samen met internationale electronicareuzen. Deze leveranciers zijn tevens belangrijke referenties bij de grootste telecommunicatieoperatoren wereldwijd, in Europa en België. Huawei is als leverancier niet alleen aanwezig bij 44 van de grootste telecommunicatieoperatoren wereldwijd maar ook bij verschillende operatoren in België. Huawei wordt dan ook beschouwd als vertrouwenspartner binnen de Europese Commissie inzake informatie- en netwerkbeveiliging. Het is onder meer een partner in het publiek-privaat NIS-platform, Network and Information Security, dat werd opgericht door de Europese Commissie.

De veiligheid van de netwerken en van de klanten is voor Belgacom van primordiaal belang. Belgacom voert een permanent veiligheidsbeleid en stelt alles in het werk om de veiligheid van de netwerken en de klanten onophoudelijk te verbeteren door de beste praktijken van de sector toe te passen en actief samen te werken met de grootste operatoren in Europa. Belgacom past de internationale standaarden toe inzake informatiebeveiliging zoals die van het *Information Security Forum* en de ISO. De datacenters van Belgacom beschikken met name over een ISO 27001-certificaat. Op internationaal niveau leidt Belgacom de werkgroep Security van het ethisch samenwerkingsplatform waar de grootste Europese telecommunicatieoperatoren aanwezig zijn zoals Deutsche Telecom, Telecom Italia, British Telecom, KPN, Swisscom, Orange, Vodafone. Op dit platform worden de beste praktijken van de sector en informatie over eventuele dreigingen uitgewisseld.

Wat de heer Moll betreft heb ik de bevoegde organen van Belgacom gevraagd om de wettelijkheid van de situatie van de heer Moll met betrekking tot zijn consultancycontract na te gaan, zowel inzake artikel 59 van de wet van 1991, artikel 523 van het Wetboek van vennootschappen inzake belangenconflicten en iedere andere relevante bepaling.

Het audit- en toezichtcomité en de raad van bestuur hebben deze zaak in detail onderzocht. Op basis van een extern juridisch advies door Stibbe, een onderzoek door het internal audit department, hebben het audit- en toezichtcomité en de raad van bestuur besloten dat het afsluiten en niet meedelen van een consultantcontract met Huawei door de heer Moll, artikel 59 van de wet van 1991, artikel 523 van het Wetboek van vennootschappen inzake belangenconflicten of enige andere relevante bepaling van de wet, noch de in 2009 aangenomen, *corporate governance code of the governance charter and the board charter* van Belgacom, niet heeft overtreden.

Ik neem akte van de conclusie van de juridische studie die op zijn vraag werd uitgevoerd en vandaag werd voorgesteld. Ik merk echter op dat er sprake blijft van een governanceprobleem. Ik ben van mening dat de heer Moll een weinig aanbevelingswaardig ethisch gedrag heeft vertoond, dat vandaag nadelig is, zeer

nadelig is, voor het imago van het bedrijf. Ik ben van plan hier meteen op te reageren door de regels te herzien die uitgevaardigd werden in de wet van 1991. Zo wil ik de aard en de reikwijdte van de onverenigbaarheden verduidelijken om het goed bestuur binnen de overheidsbedrijven algemeen te versterken.

In het algemeen leg ik er de nadruk op vastberaden te zijn om het volgende principe naar de letter van de wet toe te passen. De regels moeten door iedereen nauwgezet nageleefd worden, a fortiori door de bestuurders die aan het hoofd staan van de overheidsbedrijven.

07.09 Peter Dedecker (N-VA): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord, zowel wat het verhaal betreft van de *malware* alsook uw reactie op het verhaal van de heer Moll.

Ik ben wel geschrokken dat u stelt dat Huawei een vertrouwenspartner is bij de Europese Commissie. Help, als zelfs onze Staatsveiligheid daar geen vertrouwen in heeft, dan kunnen daar toch serieuze vragen bij worden gesteld, maar dat is misschien meer te behandelen door een ander orgaan.

U hebt gezegd dat de raad van bestuur en het auditcomité de zaak in detail hebben onderzocht en volgens hen heeft Michel Moll de wet niet overtreden. U vraagt aan de raad van bestuur om zaken na te gaan inzake belangenconflicten, terwijl die raad van bestuur één grote verzameling is van belangenconflicten. De uitkomst was dus gekend.

Ik zei het eerder al, Michel Moll is niet de enige die daar minstens informeel een belangenconflict had.

U was zeer duidelijk toen u stelde dat er sprake blijft van een governanceprobleem en dat het weinig aanbevelingswaardig gedrag was, dat zeer nadelig is. Dat is juist. Maar nogmaals, Michel Moll is daar niet de enige.

U stelde een wetswijziging voor, die inderdaad de governanceregels voor een stuk zal verstrengen. Ik zei het reeds, dat is een goed voorstel, het is een stap vooruit. Maar het probleem zal volgens mij nog steeds blijven bestaan op het terrein. Ik heb het voorbeeld van Didier Bellens aangehaald. Als men formeel naar buiten gaat en dat laat notuleren, dan is er toch wel het een en ander fout.

Het is zeer belangrijk dat goed bestuur niet alleen via regels ingang vindt bij Belgacom, maar vooral via de mindset, via de geest van die bestuurders. Dan vraag ik mij af in hoeverre men daar op die manier met een aantal figuren - volgens mij nog steeds een minderheid, maar kom - kan blijven zitten.

Daarom ook blijf ik erbij dat het belangrijk is dat een audit, het onderzoek naar die belangenconflicten, formele en wettelijke belangenconflicten maar ook informele, zaken die misschien wettelijk geen probleem zijn maar het goed bestuur bij en de reputatie van Belgacom schaden, niet gevoerd wordt door de raad van bestuur van Belgacom zelf, maar door een externe organisatie. Ik denk dan bijvoorbeeld aan het Rekenhof.

Daarom zal ik ook opnieuw een motie indienen. Collega's, ik nodig u allen uit deze te ondersteunen als u goed bestuur op het terrein bij dit kroonjuweel van de Belgische overheidsbedrijven even belangrijk vindt als onze fractie. Ik nodig u uit om dit te steunen.

07.10 Stefaan Van Hecke (Ecolo-Groen): Mijnheer de minister, ik heb ook veel vragen bij de wijze waarop de raad van bestuur dit dossier heeft behartigd. Mocht het geen realiteit zijn, niemand zou geloven dat het kan gebeuren in een raad van bestuur.

Ik heb ook goed gehoord wat u gezegd hebt. Er werd een juridisch advies gevraagd, men heeft dat bekeken en er is blijkbaar geen enkel probleem. U zegt dat u daarvan akte neemt. Wij kunnen ook alleen maar akte daarvan nemen en onze wenkbrouwen fronsen.

U bent zelf persoonlijk veel scherper en duidelijker. U spreekt over weinig ethisch gedrag, over een governanceprobleem. Wij moeten ernstige vragen stellen bij de wijze waarop de raad van bestuur van Belgacom werkt en dat is ook uw verantwoordelijkheid. Het is uw verantwoordelijkheid omdat ook de regering de mensen daar benoemt, maar ook uw verantwoordelijkheid omdat zij met de instrumenten moeten werken die door de regering en het Parlement zullen worden gemaakt. Wij kijken dan ook uit naar uw concrete acties de komende dagen en weken.

07.11 **Roel Deseyn** (CD&V): Er waren procedures en notificaties met verschillende data voor het BITP, Privacy en Cert. Op het vlak van de wetgeving moeten wij de commissie, aan wie moet worden gerapporteerd, verbreden. De overheid moet immers maximaal worden ingelicht zodat zij ook preventief zaken kan screenen.

U vermeldt enkele incidenten uit het verleden, zoals Vendetta in 2009. U en Belgacom zeggen echter niets over de spionageproblemen bij het Europese Parlement. De Europese Commissie heeft vorige week in een workshop naar de positie van Belgacom verwezen. Ik vind het niet onbelangrijk om daaraan te herinneren, om de toekomst beter voor te bereiden. Men zegt dat er niets is gebeurd en dat alles gezegd is. Laten wij evenwel niet vergeten dat er ook niet-vermelde incidenten zijn. Ik zal er niet verder op inzoomen.

De overheid kan de grote dividendenstroom appreciëren. Het zou niet slecht zijn om meer centen te investeren in de versleuteling van gegevens. Dat verklaart de low cost. Men zet niet in op de cryptologie van gegevens.

Mijnheer de minister, proficiat met uw reactie over de voorzitter. Ethiek en loyaliteit zijn moeilijk in regels te vatten. De raad van bestuur bepaalt zelf wat kan voor bestuurs- en directieleden. Men schakelt een advocatenkantoor in dat een en ander stricto sensu objectieveert, naar de letter van de wet. Wij kunnen net zo goed advocaten vinden die pleiten met tegenovergestelde argumenten. Leg er eens parlementaire stukken uit 1991 naast. Voor iemand die jarenlang de titel voert van strategisch adviseur en niet op de loonlijst staat, is de stelling dat hij niet onder de bepalingen valt hoogst discutabel.

Wij weten nog niet of de heer Moll aanwezig was op die raden van bestuur? Welke pet zette hij dan op? Dat is nochtans zeer belangrijk. Men kan de loyaliteit niet afleiden uit pure juridische analyses.

Als minister bent u moedig door te zeggen dat het veel verder gaat dan dat. Ik wens u succes met de uitwerking van de vernieuwde regels.

07.12 **Tanguy Veys** (VB): Mijnheer de voorzitter, het is positief dat u in duidelijke bewoordingen de praktijken, de wantoestanden, de belangenvermenging en de mentaliteit van "alles kan en alles mag" aan de top van Belgacom aan de kaak stelt.

Het is ook goed dat u een wijziging op de wet op de overheidsbedrijven uit 1991 aankondigt, maar het feit dat de wet nu wordt gewijzigd betekent in feite dat uw voorganger zijn job niet heeft gedaan. Hij stamt uit uw partij. De praktijken zijn al langer aan de gang.

Verschillende collega's hebben erop gewezen dat de belangenvermenging aan de top reeds langer bezig is dan sinds uw aantreden in januari 2013.

Met betrekking tot de maatregelen die u wilt nemen, is de grote vraag echter in hoeverre die hun vruchten zullen afwerpen.

Volgens de verklaringen van de raad van bestuur heeft er zich immers geen enkel probleem voorgedaan. Niets wijst er volgens de raad op dat Belgacom schade zou hebben geleden of dat de belangen van Belgacom geschaad zouden zijn. De raad van bestuur van Belgacom geeft dus duidelijk het signaal dat er geen vuiltje aan de lucht is en dat er op dezelfde manier wordt voortgedaan.

Hetzelfde geldt ook voor de heer Moll, die in niet mis te verstane bewoordingen stelde dat er geen probleem is en er ook nooit een probleem is geweest, en dat hij bovendien de wet aan zijn kant heeft.

Tijdens de korte tijd die u nog gegund is, hebt u nog veel werk, mijnheer de minister. Ik hoop dat u de tijd die al verloren is gegaan door uw voorganger, in versneld tempo zult inhalen, hopelijk met de juiste resultaten.

De **voorzitter**: U hebt ondertussen wellicht een kopie ontvangen van de motie van aanbeveling die werd ingediend door de heer Dedecker en collega's en van de eenvoudige motie ingediend door mevrouw Lalieux en collega's.

Moties
Motions

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

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Peter Dedecker en Bert Wollants en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heren Stefaan Van Hecke en Peter Dedecker

en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,

beveelt de regering aan

- een doorlichting uit te voeren van de leden van de raad van bestuur en hun mogelijke (niet-aangegeven) belangenconflicten en deze doorlichting te bezorgen aan de Kamer van volksvertegenwoordigers;
- bij de leden van de raad van bestuur het belang van de regels van *corporate governance* te benadrukken en hier strikt op toe te zien.”

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Peter Dedecker et Bert Wollants et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu les interpellations de MM. Stefaan Van Hecke et Peter Dedecker

et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des Grandes Villes,

recommande au gouvernement

- de procéder à une radioscopie des membres du conseil d'administration et de leurs conflits d'intérêts (non déclarés) éventuels, et de transmettre cette radioscopie à la Chambre des représentants;
- de souligner l'importance des règles de *corporate governance* auprès des membres du conseil d'administration et de veiller scrupuleusement à leur respect.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie De Bue, Meryame Kitir en Karine Lalieux en door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie De Bue, Meryame Kitir et Karine Lalieux et par M. Jef Van den Bergh.

Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close.

08 Interpellation et questions jointes de

- **Mme Valérie De Bue au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la vente d'un immeuble de Belgacom" (n° 20119)**

- **Mme Karine Lalieux au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "un conflit d'intérêt présumé dans le chef du CEO de Belgacom" (n° 20127)**

- **M. Roel Deseyn au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "la gestion immobilière chez Belgacom" (n° 20135)**

- **M. Ronny Balcaen au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les symptômes de mal-gouvernance et les potentiels conflits d'intérêt à Belgacom" (n° 20153)**

- **M. Tanguy Veys au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes sur "le conflit d'intérêts dans le chef du CEO de Belgacom, M. Didier Bellens, en ce qui concerne la vente éventuelle du StroBuilding" (n° 109)**

08 Interpellatie en samengevoegde vragen van

- mevrouw Valérie De Bue aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "de verkoop van een gebouw van Belgacom" (nr. 20119)

- mevrouw Karine Lalieux aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vermeende belangenconflict in hoofde van de CEO van Belgacom" (nr. 20127)

- de heer Roel Deseyn aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het vastgoedbeheer bij Belgacom" (nr. 20135)

- de heer Ronny Balcaen aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "tekenen van ondeugdelijk bestuur en mogelijke belangenconflicten bij Belgacom" (nr. 20153)

- de heer Tanguy Veys tot de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden over "de belangenvermenging van Belgacom-CEO Didier Bellens in verband met de mogelijke verkoop van de StroBuilding" (nr. 109)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le ministre, j'aimerais vous interroger sur le projet de vente d'un immeuble et un possible conflit d'intérêts dans le chef de M. Bellens. Il s'agit en effet de vendre un immeuble à une entreprise, Immobil, dont M. Bellens est administrateur.

Cela fait depuis 2011 que le groupe Immobil tente d'acquérir un immeuble, propriété de ConnectImmo et dont la valeur est estimée entre 45 et 50 millions d'euros. Selon la presse de ce week-end, l'entreprise Immobil a reçu des informations, dont les plans techniques du bâtiment, voici deux ans, et cela sans que les autres acheteurs potentiels aient été mis au courant.

Leur projet consiste en la transformation du bâtiment en une maison de repos luxueuse, équipée de trois cents flats. En début de semaine, M. Bellens s'apprêtait à publier un communiqué niant tout possible conflit d'intérêts. Mais son conseil d'administration a demandé qu'un audit interne soit réalisé pour faire toute la clarté sur cette affaire.

Vous vous êtes également exprimé dans la presse au sujet de cette nouvelle affaire. Quelle est votre marge de manœuvre quant à cette initiative de l'audit interne? Quelles autres initiatives pouvez-vous prendre quant à cette problématique?

08.02 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, selon le quotidien *De Morgen*, il y aurait dans le chef du CEO de Belgacom un conflit d'intérêts potentiel. Ce conflit présumé pourrait concerner la vente d'un immeuble de l'entreprise publique à la société Immobil, société dont le CEO de Belgacom est lui-même administrateur.

Il s'agit évidemment d'accusations très lourdes à l'encontre du CEO de Belgacom. Avez-vous des informations qui vous permettent de confirmer ou d'infirmer ce conflit d'intérêts potentiel?

Ces accusations soulèvent une nouvelle fois la problématique du cumul des mandats, et en particulier de certains mandats, au niveau de nos entreprises publiques. En commission de l'Infrastructure, vous nous aviez indiqué votre volonté de voir tout nouvel administrateur délégué remettre, pour sa nomination, la liste complète de l'ensemble de ses mandats aux autorités compétentes. Confirmez-vous cette volonté et existe-t-il un accord au sein du gouvernement quant à cette mesure?

Enfin, serait-il envisageable d'un point de vue légal d'appliquer ce principe dès ce jour pour les mandats en cours et d'obliger ainsi les organes de gestion de l'entreprise à prendre leurs responsabilités en cas de mandats peu ou pas compatibles au niveau de l'éthique et du conflit d'intérêts?

Je vous ai lu dans la presse de ce matin. Je crois qu'il est important de revoir cette loi de 1991 pour mettre en place une obligation légale.

Nous sommes le pouvoir législatif. Même si nous devons a priori faire confiance aux organes de gestion et aux conseils d'administration, c'est encore mieux quand la loi les oblige à travailler dans la transparence et les oblige à éviter tout conflit.

08.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb er daarnet al op gealludeerd. De vermeende feiten zijn bekend. Er is een onderzoek aan de gang. Wij mogen daar niet te veel op vooruitlopen, maar men heeft de schijn tegen. Als men de markt afsluit of het aantal potentiële kopers verengt en weigert om extern advies in te winnen of eventueel personeel inschakelt om de vastgoedtransacties te begeleiden, dan zijn wij heel ver van huis.

Ik doe geen afbreuk aan vroegere contractuele afspraken, maar het gaat daarenboven om iemand die volgens zijn statuut al zeer riant bediend is. Dat hij ook nog de tijd wil nemen en de moeite wil doen om met dergelijke transacties bezig te zijn, is natuurlijk hoogst discutabel. Vandaar mijn vraag of u reeds meer informatie hebt ontvangen van Belgacom over die verkoop.

Zal het auditcomité van de raad van bestuur dat dossier nader onderzoeken? Wellicht, maar ik pleit daarbij wel voor de grootst mogelijke onafhankelijkheid, want u moet eens kijken, mijnheer de minister, wie de voorzitter is van het auditcomité, door wie het geëvalueerd wordt en wie het moet evalueren in het kader van deze audit. Ik houd mijn hart vast.

Uit respect voor de procedures inzake *corporate governance* moet het Parlement in deze fase geen alternatief onderzoek te organiseren, maar het zou toch wijs zijn, met de contouren die wij kennen, een externe auditeur aan te stellen, op suggestie van de regeringscommissaris, om het onderzoek mee te begeleiden. Wij hebben ons niet te moeien in de bedrijfsvoering, maar het gaat om een delicate kwestie en wij hebben geen formele garanties. Vanuit het bedrijf speelt men het namelijk nogal op de letter, maar als wij op de letter kijken wie door wie geëvalueerd wordt, dan legt het niet goed aan.

Wij zullen kritisch moeten omgaan met het auditrapport. Vandaar ook mijn vraag welke aanpak Belgacom hanteert om belangenvermenging bij contracttoewijzingen te vermijden. Kan een medewerker zich wapenen tegen de druk van een hiërarchisch meerdere in dezen? Ik zal er niet verder over uitweiden, mijnheer de minister, maar men moet toch eens nagaan waarom al die vicevoorzitters het bedrijf hebben moeten verlaten. Dat had minder te maken met interne bedrijfsvoering en meer met de machtspositie van de een en de ander.

U hebt daarnet gesproken over de impact op het imago. Ook deze zaak zal zeker een impact op het imago hebben. Dat doet ons allemaal geen deugd.

08.04 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Madame la présidente, il y avait deux volets dans ma question: un volet "Moll" et un volet "Bellens". Je suppose que le ministre a déjà répondu. (*Confirmation*). J'y reviendrai peut-être alors dans la réplique.

J'en arrive à la situation de M. Bellens, aux problèmes posés par ces symptômes de mal gouvernance et aux potentiels conflits d'intérêts chez Belgacom.

Je ne reviens pas sur le fait que le journal *De Morgen* du week-end dernier fait état de constructions dans le domaine immobilier qui pourraient profiter à une société où M. Bellens a des intérêts: la société Immobil. Je ne reviens pas sur le montage envisagé, qui a été évoqué par d'autres.

Ce qui semble assez intéressant, c'est que l'on fait de plus en plus le lien entre des éléments qui nous avaient déjà poussés à auditionner M. Bellens il y a un an ou deux: la saga du départ de toute une série de top managers. Aujourd'hui des liens sont faits entre ces départs et les constructions plus ou moins bizarres qui sont projetées par Belgacom, ConnectImmo et Immobil. Cela me semble éclairer d'un jour nouveau la manière dont aujourd'hui Belgacom est gouverné.

Le conseil d'administration semble avoir chargé le comité d'audit de l'entreprise de lui faire rapport sur l'existence éventuelle de conflits d'intérêts concernant le CEO dans cette affaire. Je rejoins évidemment ce qui a été dit par le collègue Deseyn sur la nécessité d'avoir une démarche tout à fait indépendante et un comité d'audit qui bénéficie de toute liberté d'action dans ce domaine. La manière dont les choses ont été faites concernant M. Moll me pousse quand même à penser que ce ne sera pas si facile que cela.

Tous ces symptômes de mal gouvernance nous donnent surtout l'impression que l'entreprise publique autonome est de plus en plus autonome et de moins en moins contrôlée par le public. J'ai entendu vos différentes suggestions. Nous viendrons également avec nos propositions.

La question – essentielle – posée notamment par Mme Lalieux, je crois, est de savoir à qui vont s'appliquer ces nouvelles règles? Aux administrateurs et mandataires actuels ou à ceux qui viendront dans le futur?

Monsieur le ministre, quel est votre point de vue sur les nouvelles révélations du journal *De Morgen* concernant les éventuels conflits d'intérêts autour de la société Immobil? En particulier, comment appréciez-vous l'impact de la succession des polémiques sur l'image de l'entreprise publique autonome?

Les déclarations, même au sein de la majorité – et on l'a montré ici –, font de plus en plus état d'une lassitude vis-à-vis de la politique menée par M. Bellens. Le CEO dispose-t-il encore de la confiance du gouvernement?

Et pour poser les choses de manière plus claire, M. Bellens ne devrait-il pas, selon vous, faire un choix entre son très lucratif mandat à Belgacom et ses activités connexes?

En matière de gouvernance, des instructions sont-elles données aux administrateurs représentant l'État belge pour faire cesser ce feuilleton qui nuit à l'image de l'entreprise, voire à ses intérêts par une confusion entre intérêts publics et intérêts privés?

08.05 Tanguy Veys (VB): Mijnheer de minister, de inkt van de affaire met Michel Moll en ook de inkt over de zware nalatigheid van Belgacom in verband met de hacking, is nog niet droog of het blijkt dat de heer Bellens niet rond komt met zijn loon. Blijkbaar moet de heer Bellens hier en daar nog wat schnabbels bijverdienen met vertegenwoordiging in bijvoorbeeld een vastgoedorganisatie als Immobel.

Inzake dat project doen wij vandaag enkele vaststellingen. Het gaat niet alleen over de wijze waarop de heer Bellens zelf optreedt. Door de raad van bestuur wordt er immers meegewerkt en zodoende worden er in feite hand- en spandiensten geleverd om personen die nauw gelieerd zijn aan de heer Bellens, in de kaart te spelen op kosten van Belgacom. Ik denk dan toch dat u moet optreden als minister.

Op basis van de huidige beslissing denk ik dat uw optreden zeker onvoldoende is. Ik stel namelijk vast dat er enkel een interne audit uitgevoerd zal worden door de raad van bestuur en het auditcomité van Belgacom en dat vind ik ontoereikend. Ook vanuit uw regering wordt er gevraagd naar – ik citeer – “glasheldere en spijkerharde duidelijkheid”. Die duidelijkheid kan er enkel komen door een externe audit en niet door de republiek der kameraden, die nog eens gezellig onder elkaar zullen nagaan hoe de heer Bellens buiten schot kan blijven. De heer Bellens acht zich onaantastbaar in heel die discussie en dat komt arrogant over.

Het is ook niet de eerste keer. Het gaat niet om een schoonheidsfoutje. De heer Bellens rijgt de belangenconflicten eigenlijk aan elkaar. De emmer is meer dan vol, hij loopt over. U zit werkelijk met een zwaar probleem als u ook dat laat voorbijgaan.

We zouden bijna medelijden moeten krijgen met de heer Bellens. Vorige maand heeft hij zelfs enkele aandelen moeten verkopen, omdat hij met zware kosten werd geconfronteerd. Hij heeft voor niet minder dan 3,2 miljoen euro aan aandelen moeten verkopen. Voor iemand die tot de socialistische familie wordt gerekend, tot een protégé van uw eigen premier Di Rupo, denk ik dat wij toch medelijden moeten hebben, want hij staat er kennelijk heel slecht voor. Hij heeft moeite om de eindjes aan elkaar te knopen en moet zich engageren in allerlei vastgoedprojecten.

Inzake die vastgoedprojecten is het duidelijk dat de regels niet werden gevolgd.

Als men twee jaar onderhandelt zonder dat andere vastgoedvennootschappen op de hoogte zijn en als blijkt dat men constructies opzet waarbij de heer Bellens op papier totaal niet betrokken is, terwijl personen die sterk aan hem gelieerd zijn en die bekend staan als zijn vertrouwenspersonen, er wel bij betrokken zijn, mag men daar ernstige vraagtekens bij plaatsen. Als wij zien hoe Belgacom zich opeens in vastgoedavonturen stort, als projectontwikkelaar in feite, is daar duidelijk een reukje aan. Er is volgens mij niet alleen rook maar ook vuur.

Wij zien ook wat gebeurde met medewerkers bij Belgacom die waarschuwden voor die praktijken en die zeiden dat Belgacom er financieel nadeel door zou lijden en dat ervoor gezorgd moest worden dat ook andere vastgoedvennootschappen konden meedingen. Die werden gewoon buitengezet en bedankt voor bewezen diensten. Ik heb het nu over de heer Van Calster. Ik meen dat dat een teken aan de wand is, mijnheer de minister, dat de praktijken van Didier Bellens zonder weerga zijn.

Waar toe nu beslist is, is een zoveelste interne audit. Er zijn er ook al geweest naar aanleiding van de zware personeelsproblemen waarmee de Belgacomtop geconfronteerd werd. Mijnheer de minister, ik meen dat u moet optreden. Het volstaat niet meer dat men zoals voorheen zegt dat het over een intern probleem gaat en dan overgaat tot de orde van de dag. Er moet een punt gezet worden achter het mooie cv van de heer Bellens bij Belgacom.

De onderzoeken die moeten plaatsvinden, kunnen enkel nog gedaan worden door externe organisaties als het Rekenhof. Het is nu al duidelijk dat als de gevraagde glasheldere duidelijkheid er niet komt, er een punt moet worden gezet achter de mooie carrière van de heer Bellens bij Belgacom.

Ik heb dan ook een interpellatie ingediend om te komen tot duidelijkheid en tot een extern onderzoek. Tegelijk moeten de regels aangescherpt worden, zodat aan dergelijke praktijken een eind gemaakt wordt.

08.06 Jean-Pascal Labille, ministre: Madame la présidente, je viens d'apprendre que M. Moll était un camarade; je ne l'ai jamais vu à un congrès et je sais qu'il est membre d'un autre parti. Les précisions en cette affaire sont extrêmement importantes.

Tout comme vous, j'ai été interpellé par les révélations dans la presse de ce week-end. Je ne dispose pas à ce stade d'informations complémentaires me permettant d'établir si oui ou non un conflit d'intérêts existe dans le chef de l'administrateur délégué de l'entreprise publique autonome. Comme vous, monsieur Balcaen, il se fait que le troisième mot est trop utilisé par certains et il se fait que, personnellement, j'aime les deux premiers.

D'ailleurs, cela n'empêche pas certains anciens premiers ministres de réagir à ce genre de choses; c'est vraiment étonnant quand on connaît le parcours.

À ce stade, je puis affirmer que l'intéressé a formellement nié toute prise d'intérêt dans ce dossier. Je prends acte. Le comité d'audit et le conseil d'administration ont été saisis par moi-même de la question.

En vertu des pouvoirs que me confère l'article 24 de la loi du 21 mars 1991, j'ai demandé à l'entreprise des éclaircissements sur les points suivants.

1. Quelles sont actuellement les règles standard et procédures suivies par Belgacom et ConnectImmo pour la vente des bâtiments de l'entreprise publique?
2. Dans le cadre de la vente prévue du bâtiment situé rue Lebeau à Bruxelles, quelle procédure a été suivie et quelles sont les prochaines étapes prévues?
3. Un contact formel ou informel a-t-il été pris, à un quelconque moment, entre Belgacom et ConnectImmo, d'une part, et ImmoBel, d'autre part, avant que d'autres acheteurs potentiels aient pu prendre part à la procédure?

Certaines informations ont-elles été partagées avec ImmoBel et pas avec d'autres acheteurs potentiels?

Si oui, quelles informations? À quels moments et via quels canaux?

J'attends évidemment une réponse de l'entreprise, de son comité d'audit, de son conseil d'administration dans les prochains jours.

Par ailleurs, l'entreprise m'a d'ores et déjà informé que, sur la période s'étendant de janvier 2009 à aujourd'hui, Belgacom a procédé à la vente de soixante immeubles et qu'aucun membre du conseil d'administration ou du comité de direction n'exerçait de mandat ou n'était actionnaire d'un des acheteurs, au moment de la conclusion de la vente.

J'ai déjà, à plusieurs occasions, insisté sur l'importance d'avoir une meilleure visibilité sur les mandats et fonctions externes pris par les membres des conseils d'administration des entreprises publiques. Cette plus grande transparence s'inscrit dans une réflexion plus large sur la gouvernance des entreprises publiques que je souhaite mener sans délai. Les nouvelles révélations au sujet de l'ancien président *ad interim* et du CEO en sont une nouvelle illustration.

D'une manière générale, les règles doivent être scrupuleusement respectées par tous a fortiori par les dirigeants qui siègent à la tête des entreprises publiques.

Mijnheer Deseyn, Belgacom informeert mij dat het beschikt over een intern beleid van afgifte van potentiële belangenconflicten. Elke werknemer moet toestemming vragen om bezoldigde bijkomende activiteiten uit te oefenen, met inbegrip van mandaten. De leden van de raad van bestuur geven op soortgelijke wijze jaarlijks hun mandaten aan.

Belgacom heeft een actief beleid opgesteld voor de naleving van de verschillende policy's. Dat houdt in dat elke werknemer die meent te worden geconfronteerd met onethisch gedrag de mogelijkheid heeft de feiten te signaleren bij verschillende personen: hiërarchische oversten, de vicevoorzitter Legal & Compliance en het onderzoeksdepartement of de voorzitter van het auditcomité en de supervisie. Dat kan, indien gewenst, anoniem gebeuren. Het is ook mogelijk om de feiten op anonieme wijze aan het licht te brengen via een specifieke mailbox.

Alle informatie omtrent die procedure is gemakkelijk te raadplegen via het intranet van Belgacom.

Pour le reste, pour ce qui est demandé aujourd'hui – je reviendrai évidemment vous expliquer cela puisque nous y travaillons –, il y a deux types d'incompatibilités. D'une part, les incompatibilités relatives aux conflits d'intérêts concernent tant le CEO que les administrateurs. D'autre part, il y a une autre forme d'incompatibilité, c'est-à-dire le temps nécessaire à consacrer au mandat primaire – madame la présidente, je l'ai encore répété tout à l'heure à M. Cornu, le CEO de la SNCB.

Je souhaite qu'il y ait une déclaration complète faite par toutes les personnes. Si évidemment une personne ne le fait pas, elle doit s'exposer à un certain nombre de sanctions. Vérification sera faite par les instances de l'entreprise.

Ce qui me paraît clair aussi et j'y travaille, c'est que je souhaite que chaque CEO – cela vaudra également pour les présidents des conseils d'administration – ait une feuille de route où on explique ce que l'État attend de lui. Car lorsque l'État a désigné ces gens, trop souvent, l'État ne s'occupe plus d'eux. La nature humaine étant ce qu'elle est, elle s'autonomise. Ce n'est pas ma vision des choses.

Je veux également travailler bien plus en amont. Cette loi de 1991 – vous savez qu'il y en a toujours qui sont prompts à exploiter les failles – parle de fonction. Quelle est la définition qu'on donne à une fonction? Mettez 3 juristes autour de cette table, vous aurez 3 avis différents. Il faut préciser ce qu'on entend par fonction. Si je vous dis cela, c'est parce qu'il y a deux types d'indépendances, il y a l'indépendance de fait mais il y a aussi l'indépendance d'apparence. Il me semble que lorsqu'on est président d'une structure comme Belgacom et que, dans le même temps, on fournit les conseils stratégiques à une entreprise informatique étrangère qui fournit en Belgique, au moins l'apparence est mise à mal!

Pour tout ce qui est gouvernance, des gens ont reçu un coup de fil un soir - ils sont encore vice-premiers ministres aujourd'hui -: "Ah Maurice, comment vas-tu? Comment peut-on t'aider?". Le même Maurice Lippens qui avait un code de gouvernance à son nom. Donc, la gouvernance est une matière qui évolue et qui est à surveiller constamment. Et c'est bien de cela dont il s'agit aujourd'hui. Elle est à géométrie variable. Il faut que la loi l'encadre.

Et Maurice Lippens, monsieur Veys, je ne l'ai jamais vu à un congrès du PS ni même chanter l'Internationale.

Donc, cette indépendance de fait et d'apparence est ce sur quoi nous allons travailler. Et je reviendrai vers vous avec une révision de la loi de 1991 sur ce fait et sur le fait que je considère que le ministre est trop loin de l'entreprise. Moi, je veux bien prendre mes responsabilités, mais qu'on me donne les moyens de les prendre!

Les indemnités de départ qui sont aujourd'hui ce qu'elles sont, ce n'est pas moi qui les ai fixées, ni mes prédécesseurs, monsieur Veys! C'est l'entreprise elle-même! Est-ce normal? Question à débattre! Le ministre ne doit-il pas, à un moment donné, sur un certain nombre de points mais non sur tous - car il est clair que le ministre n'est pas là pour se mêler de la gestion quotidienne de l'entreprise, ce n'est pas son rôle et, en cela, je peux suivre M. Dehaene, pas sur le reste –, pouvoir être impliqué dans la décision qui est prise si l'on veut qu'il assume des responsabilités par la suite?

De quoi s'agit-il tout simplement? Du rôle de l'État. L'État peut et doit être un actionnaire vertueux, dynamique et stratégique. C'est tout simplement de cela dont il s'agit! Moi, je crois dans le rôle de l'État, mais ce dernier doit prendre les bonnes décisions et le plus possible en amont, parce que l'État peut être un actionnaire extrêmement vertueux.

08.07 Valérie De Bue (MR): Je remercie M. le ministre pour sa longue réponse, sa réflexion et ses propositions. Je pense effectivement que – comme vous l'avez déjà dit plusieurs fois – si les règles sont mauvaises, il faut les changer. L'important est de bien réformer cette loi, de préciser quelles sont les situations potentielles de conflits et surtout de rappeler les sanctions qui peuvent être appliquées en cas de non-respect de ces règles. Vous n'avez pas répondu à la question de savoir si ces règles pourraient s'appliquer au mandat en cours, question qui avait été posée d'ailleurs par d'autres collègues.

Nous attendons effectivement avec beaucoup d'impatience la possibilité de pouvoir retravailler avec vous.

Depuis que nous siégeons dans cette commission, il s'agit d'un débat difficile, car on nous répond souvent que les entreprises sont autonomes et que le ministre n'a donc pas de marge de manœuvre. En tout cas, le débat est clairement posé et il est clair que si cette loi est apparue, c'est qu'à un moment donné, il fallait que l'on vote une plus grande autonomie pour les entreprises publiques. À présent, le balancier doit peut-être revenir et un meilleur équilibre doit être trouvé pour donner à l'État un rôle plus stratégique – c'est un mot très important!

08.08 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie de votre détermination. J'aime entendre, et j'espère entendre la même chose des collègues, que le rôle de l'État doit être plus stratégique et plus déterminant envers nos entreprises publiques autonomes.

J'espère que vous disposerez d'un large soutien pour vos propositions. Si vous déposez une modification de la loi de 1991, ce que nous appelons de nos vœux, je pense que le Parlement sera à vos côtés pour travailler vite et bien.

Belgacom est une entreprise qui a d'excellents résultats et qui fait de l'excellent travail mais chaque fois qu'on en parle, c'est dommageable, c'est détestable pour son image, alors que cette entreprise fonctionne correctement. Il est donc temps de mettre de l'ordre et j'espère que cela vaudra également pour ceux qui ont déjà été désignés et ceux qui sont déjà nommés dans des conseils d'administration. J'espère que l'ensemble des ces incompatibilités seront applicables aux anciens également.

08.09 Roel Deseyn (CD&V): Mevrouw de voorzitter, ik dank de minister voor zijn engagement.

Hij heeft zich zeker niet verscholen achter de huidige wetgeving. Het is heel goed dat er een mandaat komt en dat ook de taken van de regeringscommissaris worden bepaald. Het zal ons veel meer inzicht geven in het beleid dat wordt gevoerd door de executieve en wat de contouren zijn van ons debat in de commissie, met respect voor de autonomie van het overheidsbedrijf.

U lijst een aantal heel terechte vragen op. Ik zou u willen adviseren om ook eens te kijken en te luisteren naar de bestuurders, de zaakvoerders en de aandeelhouders van Arkema. Daarnaast moet u ook eens de veranderingen in de aandeelhoudersstructuur van Arkema onder de loep nemen. Volgens mij kan dit zeer veel verhelderen.

08.10 Ronny Balcaen (Ecolo-Groen): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos réponses. Je reviens rapidement sur deux ou trois points sur l'indépendance d'apparence. Chez M. Moll, on est au-delà depuis les révélations d'hier du journal *Marianne* sur une enquête menée sur d'éventuels blanchiments d'argent dans le cadre de ce dossier. Je ne vais pas plus loin. Le fait qu'une enquête ait été ouverte n'a pas été démenti. On est très loin dans le non-respect des règles et éventuellement dans l'illégalité. L'indépendance d'apparence chez M. Bellens n'existe plus non plus, vu les conflits d'intérêts très clairs qui peuvent exister entre les deux fonctions dont on a parlé ici.

Les partis politiques dépensent une énergie folle à vouloir désigner les patrons des entreprises publiques et c'est vrai qu'une fois désignés, on a l'impression de ne plus avoir aucune prise possible, en tout cas dans certains cas, sur les patrons de ces entreprises publiques, même si je ne dis pas qu'on ne veut pas le faire. C'est quand même un formidable paradoxe de notre fonctionnement.

Je suis d'accord avec vous pour dire que nous sommes aussi dans ces années Tapie, Reagan, Thatcher, ... Je ne sais pas comment il faut les appeler. Il y a très certainement un balancier à faire repartir dans l'autre sens en matière d'entreprises publiques autonomes, comme on les appelle. Belgacom est sans doute un contre-exemple mais les résultats ne sont pas toujours à la hauteur de ce que certains nous avaient prédit.

La question qui se pose maintenant est de savoir ce qui fait encore tenir M. Bellens. Cela devient vraiment une énigme. M. Bellens, c'est au moins tous les six mois une polémique sur une inculpation, sur des déclarations intempestives, sur d'éventuels soupçons de conflit d'intérêts, etc.

M. Bellens est convoqué, il dit qu'il va se ranger et se calmer, et puis il continue. D'une certaine manière, la crédibilité du politique est en jeu.

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

Ik beweer zeker niet dat de heer Moll lid van de Parti socialiste zou zijn of socialistische overtuigingen zou aanhangen.

Toen ik erop wees dat aan de top van Belgacom een soort van republiek der kameraden heerst, gaat het niet zozeer over de partijpolitieke kleur van de top, maar veeleer over de camaraderie die er aanwezig is: *"I'll scratch your back; you'll scratch mine"*. Er wordt aanvaard dat iedereen wat nevenmandaten heeft, wat bijverdient met schnabbels en dat aan belangenvermenging wordt gedaan. Aan de top van Belgacom worden dergelijke zaken getolereerd. De heer Moll tolereert het van de heer Bellens en vice versa.

In de genoemde geest van de republiek der kameraden is er een verloedering gekomen van wat ethisch normalerwijze niet verdedigbaar is. De betrokkenen hebben de grenzen afgetast en zeker de heer Moll en de heer Bellens zijn daar zwaar over gegaan.

Anderzijds, mijnheer de minister, wanneer ik uw strenge taal voor bepaalde praktijken en regelgeving hoor en kennis neem van uw ambitie om met uw huidige beperkte bevoegdheden ter zake in te grijpen en ervoor te zorgen dat in de toekomst veel performanter en strenger op dergelijke praktijken zal worden toegezien, verwondert het mij dat u zich laat sussen met de uitspraak dat u een toelichting hebt gevraagd en dat er een intern onderzoek komt. Nochtans zou er, zeker in het dossier in kwestie, geen enkele twijfel mogen bestaan dat u nu moet optreden. Enkel zo kan u immers pertinent komaf met de zaak maken.

Ik moet ook lachen, wanneer ik u hoor verklaren dat u, enerzijds, zal voorzien in een systeem, waarbij mensen die anoniem informatie willen geven of klacht willen indienen, zulks via een mailbox kunnen doen. Wij hebben tot op heden immers al vastgesteld hoe betrouwbaar mailboxen en de Belgacominfrastructuur zijn.

Ik denk dat het weinig vertrouwen schept als personeelsleden via een mailbox moeten melden wat niet pluis is.

Mijnheer de minister, u zegt dat u die vertrekvergoedingen niet hebt vastgelegd. Die dateren van veel vroeger. Dat klopt. U bent nog niet lang bezig, maar tot die vertrekvergoedingen en die hoge lonen werd wel beslist met uw partij in de regering. Misschien was dat met een andere premier, Guy Verhofstadt. U bent misschien niet hoofdelijk verantwoordelijk, maar uw partij is zeker historisch schatplichtig aan al die constructies.

Omdat er, ondanks mijn interpellatie en mijn aandringen dat performant zou worden opgetreden, niets is gebeurd, heb ik een motie van aanbeveling ingediend. Daarin vraag ik enerzijds, dat er spijkerharde en glasheldere duidelijkheid zou komen. Die duidelijkheid wordt ook door uw eigen regeringspartners gevraagd. Anderzijds vraag ik dat er een externe audit wordt uitgevoerd, bij voorkeur door het Rekenhof, en dat de regelgeving zou worden aangepast, om dergelijke vormen van belangenvermenging te verhinderen.

Moties **Motions**

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

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

"De Kamer,

gehoord de interpellaties van de heer Tanguy Veys

en het antwoord van de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden,

beveelt de regering

- de nodige maatregelen te nemen om te komen tot de gevraagde "spijkerharde en glasheldere duidelijkheid" over de vastgoedconstructies van Belgacom-CEO Didier Bellens;

- dat, in tegenstelling tot de beslissing van de raad van bestuur en het auditcomité van Belgacom waarbij enkel een interne audit uitgevoerd wordt, een doorlichting van de vastgoedconstructies van Belgacom-CEO Didier Bellens gebeurt door een externe organisatie zoals het Rekenhof;

- de nodige maatregelen te nemen opdat de regelgeving dit soort vastgoedconstructies niet meer mogelijk maakt."

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

“La Chambre,
ayant entendu les interpellations de M. Tanguy Veys
et la réponse du ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au Développement, chargé des
Grandes Villes,
recommande au gouvernement
- de prendre les mesures appropriées pour obtenir la “transparence la plus absolue” demandée à propos de
la composition du portefeuille immobilier du CEO de Belgacom, M. Didier Bellens;
- de confier la radioscopie de la composition du portefeuille immobilier du CEO de Belgacom, M. Didier
Bellens, à une instance externe comme la Cour des comptes, plutôt que de demander la simple réalisation
d’un audit interne par le comité d’audit comme le suggérait la décision du conseil d’administration et du
comité d’audit de Belgacom;
- de prendre les mesures requises pour que la réglementation empêche à l’avenir d’échafauder de telles
constructions immobilières.”

Een eenvoudige motie werd ingediend door de dames Valérie De Bue en Karine Lalieux en door de heer Jef Van den Bergh.

Une motion pure et simple a été déposée par Mmes Valérie De Bue et Karine Lalieux et par M. Jef Van den Bergh.

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

09 Question de Mme Linda Musin au ministre des Entreprises publiques et de la Coopération au développement, chargé des Grandes Villes, sur "les possibilités d'affecter une locomotive de secours en gare de Liège-Guillemins" (n° 19704)

09 Vraag van mevrouw Linda Musin aan de minister van Overheidsbedrijven en Ontwikkelingssamenwerking, belast met Grote Steden, over "het paraat houden van een reservelocomotief in het station Luik-Guillemins" (nr. 19704)

09.01 **Linda Musin** (PS): Madame la présidente, après le débat intéressant que nous venons d'avoir, je conçois que ma question puisse sembler très légère.

Monsieur le ministre, le vendredi 9 août 2013, une panne de la locomotive a causé l'arrêt du train IC 517 Ostende-Bruxelles-Liège-Eupen, à 20 h 15, peu avant la gare d'Ans. Pendant quarante minutes, le conducteur a inutilement tenté de la réparer avant qu'un demi-tour vers Louvain soit envisagé puis annulé. Des passagers énervés sont descendus sur la voie, se mettant en danger, interrompant le trafic de la zone concernée et retardant le dépannage. Ils n'ont pu repartir qu'à 22 h 45. Le train n'a pas continué le trajet prévu vers Eupen. À Liège, il n'y a pas de locomotive de secours. On doit chaque fois faire venir un train de Louvain avec pour conséquence que, systématiquement, cela occasionne environ deux heures de retard pour les passagers.

Monsieur le ministre, il semblerait que la gestion de cet incident se soit déroulée dans une certaine confusion et que la communication aux voyageurs ait été défailante. La SNCB a-t-elle tiré des enseignements de cet événement particulier? La mauvaise humeur des voyageurs pourrait, en partie, s'expliquer par l'incompréhension de devoir attendre une locomotive de dépannage venant de Louvain alors que leur destination - Ans ou Liège - était toute proche. Ne pourrait-on pas décentraliser une locomotive de dépannage en gare des Guillemins? Quelles difficultés s'opposeraient à cette démarche? Je sais que cela peut faire bondir certains techniciens, mais pour les personnes qui vivent cette situation, c'est assez insupportable.

09.02 **Jean-Pascal Labille**, ministre: Chère collègue, vous ne serez pas restée jusqu'au bout pour rien. Effectivement, une défaillance technique s'est produite le 9 août dernier. Avant chaque descente des plans inclinés à Liège, le conducteur doit faire un essai de freins avec son train. C'est à ce moment qu'une défaillance s'est produite aux installations de freins du train.

La SNCB me communique qu'afin de remorquer aussi vite que possible les trains qui subissent de semblables avaries sur la ligne à grande vitesse entre Liège et Louvain, elle envisage de prévoir une locomotive de secours type 18 en stand-by à Liège-Guillemins, en plus de la locomotive actuellement prévue en gare de Louvain, à partir de ce 15 décembre 2013.

La SNCB reconnaît également que la communication faite aux voyageurs a manqué de précision. C'est un vaste chantier, nous en avons déjà parlé. La communication n'a pas permis aux voyageurs de comprendre les dispositions prises. Ils ont alors manifesté leur mécontentement en descendant sur les voies. Il ne s'agissait cette fois-ci pas de grévistes.

La SNCB m'informe que les mesures correctives pour l'information aux voyageurs sont prises suite à cet incident. Par exemple, les motivations exactes seront communiquées aux voyageurs lorsqu'un scénario d'évacuation déjà diffusé doit être modifié. Vous savez que cette communication optimale est un des axes essentiels de la réforme.

09.03 Linda Musin (PS): Madame la présidente, monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Je me réjouis d'entendre que cette locomotive de secours est prévue à Liège-Guillemins. Cela évitera de revivre ce type d'événement qui, outre le désagrément lié au retard, met une fois de plus la question de la sécurité en avant puisque des passagers sont descendus sur la voie. On en revient aux trois mots-clefs, à savoir sécurité, ponctualité, et surtout communication, ce qui aurait pu être le cas ce jour-là.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 17.48 uur.
La réunion publique de commission est levée à 17.48 heures.*