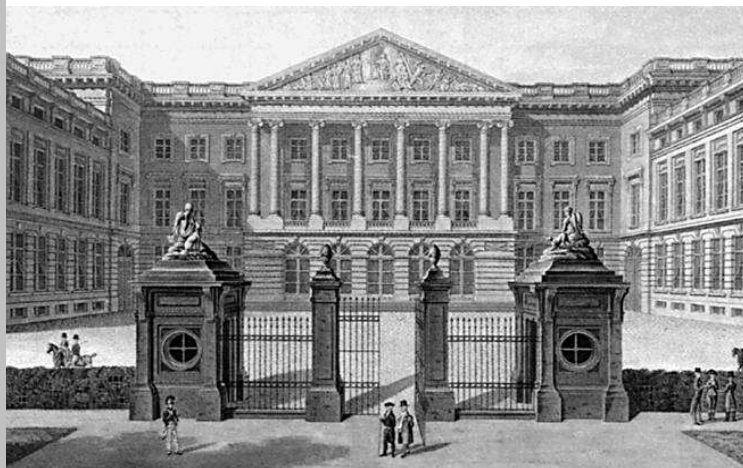


Sénat de Belgique

Session ordinaire 2010-2011



5-91COM

**Commission des Finances et des
Affaires économiques**

Mercredi 6 juillet 2011

Séance du matin

Annales

Belgische Senaat
Gewone zitting 2010-2011

Handelingen

**Commissie voor de Financiën
en voor de Economische
Aangelegenheden**

Woensdag 6 juli 2011

Ochtendvergadering

5-91COM

Les **Annales** contiennent le texte intégral des discours dans la langue originale. Ce texte a été approuvé par les orateurs. Les traductions – *imprimées en italique* – sont publiées sous la responsabilité du service des Comptes rendus. Pour les interventions longues, la traduction est un résumé.

La pagination mentionne le numéro de la législature depuis la réforme du Sénat en 1995, le numéro de la séance et enfin la pagination proprement dite.

Pour toute commande des Annales et des Questions et Réponses du Sénat et de la Chambre des représentants: Service des Publications de la Chambre des représentants, Place de la Nation 2 à 1008 Bruxelles, tél. 02/549.81.95 ou 549.81.58.

Ces publications sont disponibles gratuitement sur les sites Internet du Sénat et de la Chambre:
www.senate.be www.lachambre.be

Abréviations – Afkortingen

CD&V	Christen-Democratisch en Vlaams
cdH	centre démocrate Humaniste
Ecolo	Écologistes confédérés pour l'organisation de luttes originales
MR	Mouvement réformateur
N-VA	Nieuw-Vlaamse Alliantie
Open Vld	Open Vlaamse liberalen en democraten
PS	Parti Socialiste
sp.a	socialistische partij anders
VB	Vlaams Belang

De **Handelingen** bevatten de integrale tekst van de redevoeringen in de oorspronkelijke taal. Deze tekst werd goedgekeurd door de sprekers. De vertaling – *cursief gedrukt* – verschijnt onder de verantwoordelijkheid van de dienst Verslaggeving. Van lange uiteenzettingen is de vertaling een samenvatting.

De nummering bestaat uit het volgnummer van de legislatuur sinds de hervorming van de Senaat in 1995, het volgnummer van de vergadering en de paginering.

Voor bestellingen van Handelingen en Vragen en Antwoorden van Kamer en Senaat:
Dienst Publicaties Kamer van volksvertegenwoordigers, Natieplein 2 te 1008 Brussel, tel. 02/549.81.95 of 549.81.58.

Deze publicaties zijn gratis beschikbaar op de websites van Senaat en Kamer:
www.senate.be www.dekamer.be

Sommaire	Inhoudsopgave
Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les fonctions de management et d'encadrement au sein des services publics fédéraux» (n° 5-956)4	Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «management- en staffuncties binnen de federale overheidsdiensten» (nr. 5-956) 4
Demande d'explications de Mme Helga Stevens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le télétravail pour les fonctionnaires fédéraux» (n° 5-527).....6	Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het telewerk voor federale ambtenaren» (nr. 5-527) 6
Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les suppléments sur les billets de train internationaux» (n° 5-982).....8	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toeslagen op internationale treintickets» (nr. 5-982) 8
Demande d'explications de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression du dernier train Bruxelles-Ostende» (n° 5-986)11	Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de afschaffing van de laatste trein Brussel-Oostende» (nr. 5-986)..... 11
Demande d'explications n° 5-1109 de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'amende de plusieurs millions d'euros encourue par la SNCB Holding» (n° 5-1109).....13	Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de dreiging van miljoenenboetes voor de NMBS Holding» (nr. 5-1109)..... 13
Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la gestion des risques et la politique d'investissement de la SNCB Holding» (n° 5-1083).....15	Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het risico- en beleggingsbeleid van de NMBS Holding» (nr. 5-1083)..... 15
Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'endettement de la SNCB et l'évolution de son cash-flow» (n° 5-1084)16	Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de schuldgraad van de NMBS en de evolutie van de cashflow» (nr. 5-1084) 16
Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le billet de première classe offert par la SNCB aux clients abonnés» (n° 5-1146)18	Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het eersteklasbiljet dat de NMBS aan de klanten met een abonnement schenkt» (nr. 5-1146) 18
Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le financement du projet Diabolo» (n° 5-1116).....20	Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de financiering van het Diaboloproject» (nr. 5-1116) 20
Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le régime de compensation des retards des trains» (n° 5-1117)21	Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de compensatieregeling voor treinen met vertraging» (nr. 5-1117)..... 21
Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le tunnel sur la ligne TGV sur le territoire de la commune de Schoten» (n° 5-1127).....23	Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de tunnel op de hst-lijn op het grondgebied van de gemeente Schoten» (nr. 5-1127) 23

Présidence de M. Vandenbroucke*(La séance est ouverte à 10 h 20.)***Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les fonctions de management et d'encadrement au sein des services publics fédéraux» (n° 5-956)**

Mme Lieve Maes (N-VA). – *En mars 2011, la Cour des comptes a publié son rapport sur les fonctions de management et d'encadrement au sein des services publics fédéraux.*

Il en ressort qu'il y a encore pas mal de matière à amélioration, tant dans les exigences formelles – par exemple la présence d'un fonctionnaire bilingue lors des entretiens d'évaluation et une solide motivation lors de la désignation – que dans les grandes lignes, en remédiant par exemple aux lacunes des plans de gestion, au caractère infructueux des procédures de sélection, à l'absence de pondérations régulières des fonctions et d'un salaire adapté.

Certains aspects ne peuvent très probablement pas être traités à cause des « affaires courantes ». Je pense par exemple à une modification de la procédure de recherche de candidats et aux adaptations suggérées du règlement mais nombre des points susceptibles d'être améliorés requièrent simplement l'application d'une décision prise précédemment.

Pourquoi aucun SPF ne possède-t-il l'organigramme réglementaire des fonctions à mandat ? Des actions ont-elles déjà été menées entre-temps à ce sujet ?

Comment se fait-il que 23 évaluations aient été réalisées en l'absence de fonctionnaires bilingues légaux alors que l'évalué appartenait à un autre rôle linguistique que le fonctionnaire unilingue par qui il était évalué ?

Pourquoi le SPF Personnel et Organisation n'organise-t-il pas, comme il le devrait, le contrôle centralisé de la qualité de la procédure d'évaluation des mandataires ?

Comment expliquer que certains arrêtés de désignation soient rétroactifs alors que la date d'entrée en fonction ne peut pas précéder la date de signature de l'arrêté royal ?

Ma question la plus importante : étant donné les nombreuses imperfections, combien de dossiers de nomination ont-ils déjà été contestés devant le Conseil d'État ? Avec quel résultat ? Ne craignez-vous pas que bon nombre d'autres recours suivent ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Il est exact que l'article 2 de l'arrêté relatif aux fonctions de management prévoit que le Roi détermine l'organigramme de ces dernières. La Cour des comptes le constate. La détermination de l'organigramme de ces fonctions dans un arrêté royal est-elle vraiment pertinente ? Doit-on établir de cette manière les structures ? Cela ne me semble pas évident. En dix ans, aucun ministre n'a fait ce choix.*

Voorzitter: de heer Frank Vandenbroucke*(De vergadering wordt geopend om 10.20 uur.)***Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «management- en staffuncties binnen de federale overheidsdiensten» (nr. 5-956)**

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *In maart 2011 publiceerde het Rekenhof zijn verslag over de management- en staffuncties binnen de federale overheidsdiensten.*

Uit dat verslag blijkt dat er toch nog aardig wat ruimte voor verbetering is, zowel in de vormvereisten, bijvoorbeeld door de aanwezigheid van een tweetalige ambtenaar op evaluatiegesprekken en een deugdelijke motivering bij de aanstelling, als in de grote lijnen, door bijvoorbeeld te verhelpen aan gebrekkige beheersplannen, onsuccesvolle selectieprocedures, het ontbreken van tussentijdse evaluaties, de afwezigheid van regelmatige functiewegingen en een aangepast loon.

Een aantal aspecten kunnen hoogst waarschijnlijk nog niet worden aangepakt wegens 'lopende zaken'. Ik denk bijvoorbeeld aan een koerswijziging in het zoeken van kandidaten en aan de gesuggereerde aanpassingen van het reglement, maar heel wat van de voor verbetering vatbare punten vereisen gewoon de uitvoering van eerder genomen beslissingen.

Waarom heeft geen enkele FOD het gevraagde reglementair organigram van de mandaatfuncties? Is ondertussen al actie ondernomen op dat vlak?

Hoe komt het dat er bij 23 evaluaties geen beroep gedaan werd op wettelijk tweetalige ambtenaren, ondanks het feit dat de geëvalueerde tot een andere taalrol behoorde dan de eentalige ambtenaar door wie hij werd geëvalueerd?

Waarom faalt de FOD Personeel & Organisatie in de centrale kwaliteitscontrole van de evaluatieprocedure van de mandaathouders?

Hoe valt te verklaren dat een aantal aanstellingsbesluiten terugwerkende kracht hadden, terwijl de datum van inwerkingtreding niet mag voorafgaan aan de datum van ondertekening van het koninklijk besluit?

Mijn belangrijkste vraag: gezien de talrijke onvolkomenheden, hoeveel benoemingsdossiers zijn al aangevochten bij de Raad van State? Met welk resultaat? Vreest u niet dat er nog een heel aantal volgen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Het is juist dat artikel 2 van het besluit betreffende de managementfuncties bepaalt dat de Koning het organigram van de managementfuncties vastlegt. Het Rekenhof stelt dit vast. Is het vastleggen van het organigram van de managementfuncties in een koninklijk besluit echt relevant? Dient men op die manier de structuren vast te leggen? Dat lijkt me niet evident. In tien jaar tijd heeft geen enkele minister die keuze gemaakt.*

Je ne dispose pas des informations nécessaires pour répondre à votre question de l'absence de fonctionnaires bilingues légaux lors de 23 évaluations. Peut-être une partie de la réponse est-elle liée au fait que de nombreux présidents sont en réalité de très bons bilingues, même s'ils n'ont pas passé les épreuves de Selor. Selon moi, il convient d'encourager fortement tous les managers et les fonctionnaires fédéraux à participer aux examens linguistiques de Selor. Dans le précédent accord sectoriel, nous avons été attentifs à prévoir des stimulants au bilinguisme.

La Cour des comptes a elle-même répondu à la question de savoir pourquoi le SPF Personnel et Organisation n'a pas assuré le contrôle centralisé de la qualité des procédures d'évaluation des mandataires. Nombre des SPF n'ont pas fourni cette information. Il s'est dès lors révélé impossible d'effectuer un tel contrôle. Le SPF Personnel et Organisation a récemment rappelé cette obligation réglementaire aux autres SPF et ce point a été signalé au sein du Collège des présidents d'un comité de direction à la suite de la publication du rapport de la Cour des comptes. Pour de nombreuses questions, le SPF Personnel et Organisation est toutefois dépendant des autres SPF. Son président peut par exemple avertir les présidents des SPF avec lesquels il se réunit régulièrement que, si ces derniers ne donnent aucune suite aux demandes du SPF Personnel et Organisation, la question peut être soumise au Conseil des ministres. Je peux alors demander aux ministres respectifs de tenir compte des remarques du SPF Personnel et Organisation. Il s'agit d'une démarche supplémentaire pouvant être effectuée.

Je ne comprends pas que des arrêtés de désignation soient rétroactifs. Je n'ai aucun pouvoir d'injonction à ce sujet puisque c'est le ministre qui nomme et non le ministre de la Fonction publique qui est compétent pour la signature des arrêtés de nomination. La Cour des comptes avait entièrement raison de souligner cette pratique illégale.

La question relative à la contestation de dossiers de nomination devant le Conseil d'État est en effet la plus importante. Je peux fournir à ce sujet des informations très apaisantes : une personne a introduit 13 recours. Sont pendants quatre d'entre eux dont un a mené à une suspension d'une décision de non-réussite pour la sélection. En ce qui concerne les neuf autres recours, il y a eu soit rejet, soit abandon soit perte d'intérêt.

Une seule nomination fait actuellement l'objet d'un recours. Cela représente 0,6% de tous les managers.

Une seule annulation a été prononcée par le Conseil d'État : il s'agit du renouvellement d'un mandat qui avait entre-temps été supprimé. La procédure originale date de 2002.

Durant cette période, douze autres recours ont été introduits outre ceux de la personne précitée. Ils ne l'ont pas été contre des nominations mais contre des procédures. Six d'entre eux ont mené à un rejet ou un abandon. Les six autres sont pendants.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Je comprends qu'un organigramme ne soit pas d'une importance vitale. Il s'agit d'une condition formelle.*

Ik beschik niet over de nodige informatie om antwoord te geven op uw vraag hoe komt het dat er bij 23 evaluaties geen beroep gedaan werd op wettelijk tweetalige ambtenaren. Wellicht houdt een deel van het antwoord verband met het feit dat vele voorzitters in werkelijkheid zeer goed tweetalig zijn, ook al hebben ze de Selorexamens niet afgelegd. Mijn advies op dat vlak bestaat erin om alle managers en de federale ambtenaren in het algemeen sterk aan te moedigen om deel te nemen aan de taalproeven van Selor. In het vorige sectoraal akkoord hebben we aandacht besteed aan stimulansen voor tweetaligheid.

Waarom faalt de FOD Personeel & Organisatie in de centrale kwaliteitscontrole van de evaluatieprocedure van de mandaathouders? Het Rekenhof heeft zelf deze vraag beantwoord: tal van FOD's hebben deze informatie niet verstrekt, zodat het onmogelijk bleek een kwaliteitscontrole uit te voeren. Recentelijk wees de FOD P&O de andere FOD's op deze reglementaire verplichting en het punt werd vermeld in het College van voorzitters van een directiecomité ten gevolge van het verslag van het Rekenhof. Voor veel aangelegenheden is de FOD P&O echter afhankelijk van de andere FOD's. De voorzitter van de FOD P&O kan bijvoorbeeld wel de voorzitters van de FOD's waarmee hij regelmatig samen komt ervoor waarschuwen dat, indien de FOD's geen gevolg geven aan de vragen van de FOD P&O, de zaak kan worden voorgelegd aan de Ministerraad. Daar kan ik dan de respectieve ministers vragen om rekening te houden met de opmerkingen van de FOD P&O. Dat is een volgende stap die kan worden gezet.

Dat er aanstellingsbesluiten met terugwerkende kracht zijn, begrijp ik niet. Ik heb geen enkele injunctiebevoegdheid ter zake, aangezien de benoemende minister en niet de minister van Ambtenarenzaken bevoegd is voor het ondertekenen van de benoemingsbesluiten. Het Rekenhof had volkomen gelijk op deze onwettige praktijk te wijzen.

De vraag over het aanvechten van benoemingsdossiers bij de Raad van State is inderdaad de belangrijkste vraag. Ik kan hieromtrent zeer geruststellende informatie geven: één persoon heeft 13 beroepen ingesteld; 4 van die beroepen zijn hangende, waarvan er één geleid heeft tot een opschorting van een beslissing tot niet-slagen voor de selectie. Wat de 9 andere beroepen betreft, was er ofwel een verwerping, ofwel een afstand, ofwel een verlies van belang.

Slechts één – en ik herhaal slechts één – benoeming maakt momenteel het voorwerp uit van een beroep. Percentagewijs vertegenwoordigt dit 0,6% van alle managers.

Er werd slechts één vernietiging uitgesproken door de Raad van State: het gaat om de hernieuwing van een mandaat dat ondertussen zelf vernietigd werd. De aanvankelijke procedure dateert van 2002.

Tijdens deze periode werden er twaalf andere beroepen ingesteld naast die van de hierboven vermelde persoon, niet tegen benoemingen, maar tegen procedures; zes daarvan hebben geleid tot een verwerping of een afstand; zes zijn hangende.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Ik begrijp dat een organigram niet van levensbelang is. Het is wel een formele voorwaarde.

La présence de fonctionnaires bilingues légaux est par contre importante, surtout lors des entretiens d'évaluation. Les chiffres ne sont heureusement pas très graves mais on doit quand même y accorder l'attention nécessaire. Les évaluations et le suivi sont en effet importants pour les gens.

Demande d'explications de Mme Helga Stevens à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le télétravail pour les fonctionnaires fédéraux» (n° 5-527)

Mme Helga Stevens (N-VA). – Le télétravail s'est bien implanté au cours de ces dernières années. De fait, il présente divers avantages, par exemple en termes de mobilité et d'équilibre entre vie professionnelle et vie privée. Un cadre a aussi été créé pour permettre aux fonctionnaires fédéraux de bénéficier du télétravail. Les SPF disposent d'une très grande autonomie quant à l'application de celui-ci. Certains services mènent une politique dynamique, alors que d'autres sont à la traîne.

Le télétravail n'aurait pas encore vraiment pénétré au SPF Finances, par exemple. J'ai appris que le service du personnel ne serait pas ouvert à cette méthode de travail et agirait de manière arbitraire à cet égard. Aucune procédure n'aurait été élaborée pour permettre au personnel de solliciter le télétravail. Les demandes des travailleurs handicapés, notamment, pour lesquels un tel régime de travail est pourtant très intéressant, seraient restées sans réponse. Par contre, les personnes gravement malades seraient parfois autorisées à télétravailler.

Connaissez-vous ce problème propre au SPF Finances ? Prendrez-vous contact à cet égard avec le ministre Reynders ?

Comment évaluez-vous la politique générale des autres services publics fédéraux en matière de télétravail ? Avez-vous l'intention de prendre des initiatives pour promouvoir l'application concrète de l'arrêté royal du 22 novembre 2006 relatif au télétravail dans la fonction publique fédérale administrative ?

Combien de fonctionnaires fédéraux, par service public, ont-ils télétravaillé en 2006, 2007, 2008, 2009 et 2010 ? J'aimerais obtenir des pourcentages par rapport à l'effectif total du service.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Les chiffres propres au SPF Finances reflètent effectivement une certaine position à l'égard du télétravail. Ce point a été abordé dans le cadre des rapports qui doivent m'être transmis chaque année en application de la réglementation relative au télétravail. Je ne suis pas au courant du manque d'ouverture que vous évoquez. J'ai toutefois appris que le Comité de direction du SPF avait fait établir un plan d'action.

L'évaluation des services publics fédéraux concernant le télétravail est positive. Celui-ci, d'une part, permet de mieux harmoniser vie professionnelle et vie privée et, d'autre part, revêt une importance en termes de mobilité, un thème suivi de près par cette commission. Nous constatons en outre que les

De aanwezigheid van wettelijk tweetalige ambtenaren vind ik daarentegen belangrijk, zeker bij evaluatiegesprekken. De cijfers zijn gelukkig niet al te erg, maar er moet toch de nodige aandacht aan worden besteed. Evaluaties en opvolging zijn immers belangrijk voor de mensen.

Vraag om uitleg van mevrouw Helga Stevens aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het telewerk voor federale ambtenaren» (nr. 5-527)

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – Telewerk is de jongste jaren goed ingeburgerd. Telewerk biedt dan ook diverse voordelen, bijvoorbeeld inzake de mobiliteitsproblematiek of het evenwicht tussen beroeps- en privéleven. Ook voor federale ambtenaren werd een kader geschapen om telewerk mogelijk te maken. De FOD's beschikken over heel wat autonomie in verband met de toepassing ervan. Sommige diensten voeren een dynamisch beleid ter zake, terwijl andere achterop hinken.

Bij de FOD Financiën bijvoorbeeld zou telewerk nog niet echt doorgedrongen zijn. Ik verneem dat de betrokken personeelsdienst niet zou openstaan voor deze manier van werken en ter zake willekeurig te werk zou gaan. Er zou geen uitgetekende procedure zijn om thuiswerk aan te vragen. Met name zou voor werknemers met een handicap, die nochtans extra baat hebben bij een dergelijk arbeidsregime, niet gereageerd worden op aanvragen. Mensen met een ernstige ziekte zouden wel soms toestemming krijgen voor telewerk.

Bent u op de hoogte van de problemen bij de FOD Financiën? Zult u in dit verband contact opnemen met uw collega, minister Reynders?

Hoe evalueert u het algemeen beleid van de andere overheidsdiensten inzake thuiswerken?

Bent u van plan verdere initiatieven te nemen om de concrete toepassing van het koninklijk besluit van 22 november 2006 betreffende het telewerk in het federaal administratief openbaar ambt te bevorderen?

Hoeveel federale ambtenaren hebben, per overheidsdienst, thuiswerk verricht in de jaren 2006, 2007, 2008, 2009 en 2010? Graag kreeg ik de cijfers in verhouding tot het volledige personeelsbestand per dienst.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Het klopt dat een specifieke houding ten aanzien van telewerk weerspiegeld wordt in de cijfers van de FOD Financiën. Dit kwam ter sprake bij de inzameling van de verslagen die mij, in toepassing van de reglementering betreffende telewerk, jaarlijks moeten worden overhandigd. Van het gebrek aan openheid dat u aanhaalt, ben ik niet op de hoogte. Ik verneem echter dat het directiecomité van de FOD een actieplan heeft laten opstellen.

Het telewerk wordt positief geëvalueerd door de federale overheidsdiensten. De medewerkers kunnen hun beroeps- en privéleven beter op elkaar afstemmen. Telewerk is ook belangrijk in het licht van de mobiliteitsproblematiek, een thema dat in deze commissie ook nauw wordt gevolgd.

collaborateurs sont très motivés et productifs, ce que confirment leurs responsables hiérarchiques. Cependant, le télétravail peut parfois provoquer une certaine frustration, due au manque d'interaction entre collègues, et une diminution constante de la cohésion sociale.

Le télétravail continuera à être encouragé par le biais du réseau des directeurs des services d'encadrement P&O et des instruments de communication gérés par le SPF P&O. La décision doit évidemment être fondée sur un besoin fonctionnel, et les besoins de l'organisation doivent correspondre à ceux du collaborateur.

J'ai dès lors adapté récemment l'arrêté royal en question – une adaptation approuvée par le conseil des ministres du 13 mai dernier – afin que le télétravail occasionnel puisse être pris en compte à partir de 2011. Une plus grande flexibilité est donc à présent possible. La rigueur de la réglementation posait d'ailleurs problème au SPF Finances, qui avait exprimé antérieurement son souhait d'autoriser certaines formes de télétravail occasionnel.

La modification prévoit notamment une plus grande souplesse encore en ce qui concerne le télétravail régulier. Après négociation au sein du Comité B et avis du Conseil d'État, le Roi apposera sa signature et l'arrêté royal pourra être publié. L'extension du cadre du télétravail avait également été convenue par l'accord sectoriel 2009-2010.

Je transmettrai aux services du Sénat les chiffres relatifs aux années 2007, 2008, 2009 et 2010.

Personnellement, je suis favorable au télétravail lorsqu'il permet de bien équilibrer les besoins de l'organisation et ceux de l'individu. De sérieuses négociations sont souvent nécessaires à l'échelon des entreprises. Le SPF Sécurité sociale s'est, par exemple, beaucoup impliqué en la matière, en procédant aux adaptations nécessaires sur le plan des bâtiments et de l'infrastructure. Il serait judicieux qu'à l'avenir, les SPF et les SPP mènent une politique active en la matière. Selon de nombreux rapports, émanant par exemple de l'OCDE ou du Bureau du plan, la mobilité est l'un des principaux défis et le télétravail peut valablement y répondre, pour autant que l'organisation procède à des adaptations structurelles et culturelles. Des solutions pragmatiques permettent déjà de recourir autant que possible au télétravail, mais nous sommes prêts à franchir la prochaine étape, c'est-à-dire l'adaptation des organisations et la mise au point d'une politique à ce sujet, ce qui est tout à fait faisable dans un certain nombre d'administrations.

Nous devons évidemment tenir compte de très nombreux services qui exigent une présence physique et de la disponibilité. Des solutions créatives sont également possibles dans leur cas, en ce qui concerne internet et les TIC.

Mme Helga Stevens (N-VA). – *Je remercie la ministre de sa réponse. Je suis satisfaite que le texte adapté de l'arrêté royal, nécessaire pour rendre le système du télétravail plus*

Bovendien merken we dat de medewerkers zeer gemotiveerd en productief zijn, wat door hun hiërarchische chefs wordt bevestigd. Telewerk kan soms echter ook enige frustratie opwekken door het gebrek aan interactie tussen de collega's en een gestage afname van de sociale cohesie.

Het telewerk zal verder worden aangemoedigd via het netwerk van de directeurs van de stafdiensten P&O en de communicatie-instrumenten die de FOD P&O beheert. Uiteraard moet het uitgangspunt zijn dat er een functionele behoefte is en dat er overeenstemming wordt gevonden tussen de behoefte van de organisatie en de behoefte van de medewerker.

Daarom heb ik recentelijk het desbetreffende koninklijk besluit aangepast, een aanpassing die werd goedgekeurd op de Ministerraad van 13 mei 2011, zodat vanaf 2011 ook de occasionele vorm van telewerk in rekening kan worden genomen. Nu is er dus meer flexibiliteit mogelijk, terwijl de regeling tot nu toe veel strikter was. Dat was ook het probleem van de FOD Financiën, die vroeger overigens gesignaleerd heeft dat hij andere vormen van occasioneel telewerk wilde toelaten, maar dat dit reglementair niet mogelijk was. Eén van de redenen voor de aanpassing van het koninklijk besluit was dus dat occasionele telewerk ook mogelijk te maken.

De wijziging voorziet onder andere in een nog meer soepele praktische organisatie ten opzichte van het regelmatige telewerk. Na onderhandeling in het Comité B en na het advies van de Raad van State, kan de Koning tekenen en kan het koninklijk besluit gepubliceerd worden. De verruiming van het telewerkkader is tevens gebeurd in uitvoering van een afspraak in het sectoraal akkoord 2009-2010.

Ik zal de cijfers voor 2007, 2008, 2009 en 2010 overhandigen aan de diensten van de Senaat.

Persoonlijk sta ik wel achter telewerk wanneer een goede match kan worden gevonden tussen de behoeften van de organisatie en de individuele behoeften. Dit vergt vaak ook serieuze onderhandelingen op ondernemingsniveau. Het departement voor sociale zekerheid heeft daar bijvoorbeeld veel in geïnvesteerd, met de nodige aanpassingen van gebouwen en infrastructuur. In de toekomst zou het zinvol zijn dat FOD's en POD's daar een actief beleid rond gaan voeren. Mobiliteit is volgens vele rapporten, bijvoorbeeld die van de OESO of van het Planbureau, één van de belangrijkste uitdagingen en telewerk kan daar een belangrijk antwoord op vormen. Dit vereist aanpassingen van de structuur en van de cultuur van de organisatie. Nu worden er al pragmatische oplossingen gevonden om zoveel als mogelijk gebruik te maken van telewerk. Maar ik denk dat we nu klaar zijn om de volgende stap te doen, namelijk dat de organisaties zich daaraan aanpassen en dat het beleid daarop wordt afgestemd. Ik denk dat er een aantal administraties zijn waar dit perfect mogelijk is en waar het moet uitgebouwd worden. We moeten uiteraard rekening houden met heel wat diensten waar er fysieke aanwezigheid en beschikbaarheid moet zijn. Ook daarvoor zijn creatieve oplossingen mogelijk, met betrekking tot internet en moderne telecommunicatie.

Mevrouw Helga Stevens (N-VA). – Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik ben blij dat de aanpassing van het koninklijk besluit klaar is voor ondertekening. Het is

flexible, soit sur le point d'être signé. Certains services se plaignent de la trop grande rigueur de cet arrêté royal, qui n'autorisait pas le télétravail occasionnel. Celui-ci sera possible à l'avenir. Je partage votre position quant à la nécessité d'établir des accords et un cadre clairs. Les besoins des services doivent effectivement être pris en compte. Il faut également prendre en considération la nécessaire présence physique dans certains services, mais de manière générale, la promotion du télétravail sur la base de bons accords est une décision positive. Tout arbitraire est en effet inacceptable.

Demande d'explications de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «les suppléments sur les billets de train internationaux» (n° 5-982)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Depuis le milieu de l'année dernière, la SNCB demande un supplément pour l'achat de billets internationaux. Ces suppléments, appelés frais de dossier, comportent deux tarifs, à savoir 7 euros pour les réservations sur les trains à grande vitesse et les trains de nuit et 3,5 euros pour les trains de jour classiques. Ces frais se calculent par dossier, et non par billet. Les achats sur le site de la SNCB sont exonérés de ces frais.

Le rapport annuel 2010 de l'ombudsman de la SNCB indique que cette mesure a suscité de nombreuses plaintes de voyageurs mécontents. On critique surtout le caractère flou, confus, embrouillé voire trompeur du site. Beaucoup d'utilisateurs se découragent et se résignent à aller au guichet, où on leur demande 7 euros de frais de dossier. En outre, il s'avère impossible lors de la réservation par internet de combiner certains titres de transport, par exemple pour adultes et pour jeunes, avec pour effet que des enfants sont séparés de leurs parents. C'est aussi la cas pour la combinaison adultes et seniors. Par ailleurs, pour certaines destinations internationales, l'ombudsman observe qu'il est impossible de réserver par internet, et donc d'échapper aux frais de dossier.

La ministre admet-elle que l'introduction de frais de dossier pour la réservation de billets internationaux sans passer par le site de la SNCB donne lieu à des plaintes nombreuses et variées ? Quels sont les revenus dégagés par ces frais de dossier en 2011 ? Correspondent-ils aux prévisions ? La ministre trouve-t-elle que le jeu en vaut la chandelle ?

La ministre prend-elle ces plaintes au sérieux ? Les estime-t-elle pertinentes ? Trouve-t-elle logique qu'on ne puisse réserver sans frais de dossier pour certaines destinations internationales et que, par internet, il soit impossible pour un adulte de réserver simultanément avec un jeune ou un senior, avec pour effet qu'ils voyagent séparément ? La ministre partage-t-elle le reproche fait au site de la SNCB de ne briller ni par la clarté, ni par l'accessibilité ou la convivialité ?

La ministre estime-t-elle que ces plaintes sont suffisamment

belangrijk om het systeem van telewerk meer flexibel te maken. Sommige diensten klagen erover dat het koninklijk besluit te strikt was, waardoor occasioneel telewerk niet mogelijk was. Dat zou in de toekomst nu wel kunnen. Ik ben het eens met uw visie dat er duidelijke afspraken en een duidelijk kader nodig zijn. De behoeften van de diensten moeten inderdaad afgewogen worden tegen de behoeften van de individuele ambtenaren. Waar fysieke beschikbaarheid nodig is, moet daar uiteraard rekening mee gehouden worden, maar in het algemeen denk ik dat de promotie van telewerk met inachtneming van goede afspraken een goede zaak is, zonder dat er sprake kan zijn van willekeur. Dat is immers niet aanvaardbaar en hopelijk wordt dat in de toekomst aangepakt.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de toeslagen op internationale treintickets» (nr. 5-982)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Sinds medio vorig jaar heft de NMBS toeslagen op de aankoop van treintickets voor internationale verplaatsingen. Deze toeslagen worden bestempeld als dossierkosten, waarbij er twee tarieven gelden, namelijk 7 euro voor reserveringen op hogesnelheids- en nachttreinen en 3,5 euro voor tickets op klassieke dagtreinen. De kosten gelden per dossier, dus niet per ticket. Aankopen van tickets via de NMBS-webstek zijn vrijgesteld van dossierkosten.

Het jaarverslag 2010 van de ombudsman bij de NMBS vermeldt dat deze maatregel veel klachten van misnoegde reizigers met zich meebracht. Vooral de onduidelijke, verwarrende, onoverzichtelijke en zelfs misleidende webstek krijgt kritiek. Daardoor verliezen vele gebruikers de moed en begeven ze zich dan maar naar een loketbediende, weliswaar met extra dossierkosten van 7 euro tot gevolg. Daarnaast blijkt het onmogelijk om bepaalde categorieën vervoersbewijzen, zoals volwassene en jongere, in de internetboeking te combineren. Daardoor worden bijvoorbeeld kinderen van hun ouders gescheiden. Hetzelfde geldt ook voor de combinatie volwassene en senior. Daarnaast stelt de ombudsman dat bepaalde internationale bestemmingen niet via het internet kunnen worden geboekt, waardoor men niet aan de dossierkosten kan ontsnappen.

Beaamt de minister de vele en diverse klachten ten gevolge van de invoering van dossierkosten voor het boeken van internationale treintickets zonder gebruik van de NMBS-webstek? Hoeveel inkomsten levert de heffing van deze dossierkosten in 2011 op? Beantwoordt deze raming aan de verwachtingen? Vindt de minister dit de moeite waard?

Hoe ernstig neemt de minister deze klachten? Hoe beoordeelt zij de relevantie ervan? Vindt de minister het logisch dat bepaalde internationale bestemmingen niet zonder dossierkosten kunnen worden geboekt en dat het onmogelijk blijkt om als volwassene in combinatie met jongeren of een senior via het internet te reserveren en zij aldus op gescheiden plaatsen terecht komen? Deelt de minister de kritiek dat de NMBS-webstek niet uitmunt in duidelijkheid,

sérieuses pour interpellier la SNCB ? Pour quand l'usager du rail peut-il espérer un résultat ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Le transport international de voyageurs ne relève pas du service public ; il ne peut être subventionné et les recettes doivent donc couvrir les dépenses. En principe, ma réponse devrait s'arrêter ici. Comme ministre, je ne peux rien dire à ce propos. J'ai cependant demandé des informations à la SNCB et suis prête à les partager.*

Dans le contexte du transport international de voyageurs, les commissions sur la vente de différents produits diminuent. La SNCB veut néanmoins maintenir un bon service aux guichets pour le transport international de voyageurs. Pour le futur proche, la SNCB se propose d'encore améliorer la qualité de son activité de distribution tout en gardant des bases financières saines, ce qui impose de gros investissements en logistique, en informatique et en formation du personnel.

Depuis août 2010, la SNCB compte par conséquent des frais de dossier. D'autres compagnies ferroviaires facturent des frais similaires ou appliquent des tarifs différents pour les réservations au guichet ou par internet. Il y a déjà longtemps que d'autres secteurs du transport, notamment aérien, ou d'autres canaux de distribution, par exemple les agences de voyage, comptent des frais de dossier.

La SNCB facture des frais de dossier de 7 euros pour l'émission de billets pour tous les trains à grande vitesse – TGV, Thalys, Eurostar, ICE – et les trains de nuit, et 3,5 euros pour les trains de jour pour lesquels la réservation est facultative. Dans 36% des dossiers, on ne demande pas de frais. La liste des exceptions peut être consultée en gare. Les principales sont les courts trajets interfrontaliers par exemple vers Luxembourg, Maastricht, Roosendaal, Lille-Flandres ou Aix-la-Chapelle par train classique et des catégories déterminées de voyageurs comme ceux qui ont droit à une réduction en raison d'un handicap.

Le montant est le même, quel que soit le nombre de billets achetés. Le client peut obtenir gratuitement des informations par courriel, avec une réponse dans les vingt-quatre heures. Ce n'est que lors de la réservation effective que les frais de dossier sont facturés à concurrence de 7 euros, c'est-à-dire après les recherches éventuelles et les opérations manuelles en gare ou au contact center.

Le client peut aussi se procurer les produits désirés par internet et ne paie pas de frais de dossier. Le nouveau site de SNCB Europe a été développé en concertation avec des spécialistes en orientation client. Le taux de conversion, c'est-à-dire la proportion de visiteurs qui réservent, a doublé durant ces six derniers mois, indiquant que le site est devenu plus performant et convivial, même si le trafic ferroviaire international est un sujet complexe.

L'offre sur internet correspond à 92% aux produits les plus demandés en gare. Il est donc vrai que certaines liaisons ne peuvent être commandées par internet, mais elles ne représentent qu'une petite partie des destinations souhaitées par les clients.

toegankelijkheid en gebruiksvriendelijkheid?

Vindt de minister deze klachten voldoende ernstig om de NMBS hierover te ondervragen? Wanneer mag de treinconsument hiervan resultaat verwachten?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Het internationaal reizigersvervoer maakt geen deel uit van de openbare dienst waardoor het niet gesubsidieerd kan worden en de ontvangsten dus de kosten moeten dekken. In principe zou ik hier met mijn antwoord moeten stoppen. Als minister kan ik hierover geen uitspraken doen. Ik heb echter informatie gevraagd aan de NMBS en ben bereid die mee te delen.*

Het internationaal reizigersvervoer evolueert in een context waarin de commissies op de verkoop van verschillende producten dalen. De NMBS wil niettemin een kwaliteitsvolle dienstverlening voor het internationaal reizigersvervoer aan de loketten behouden. De NMBS beoogt een distributieactiviteit met een gezonde financiële basis om de kwaliteit van deze dienstverlening in de nabije toekomst nog te verbeteren. Een kwalitatieve distributie vereist bovendien grote investeringen in logistiek, informatica en opleiding voor het personeel.

Om deze redenen rekent de NMBS vanaf augustus 2010 dossierkosten aan. Andere spoorwegmaatschappijen rekenen ofwel soortgelijke dossierkosten aan of hanteren een prijsverschil tussen de boekingen via het loket en via de website. Andere vervoerssectoren, bijvoorbeeld in de luchtvaart, of andere distributiekanaalen, bijvoorbeeld reisbureaus, rekenen al lang dossierkosten aan.

De NMBS rekent een dossierkost van 7 euro aan voor de uitgifte van tickets voor alle hogesnelheidstreinen – TGV, Thalys, Eurostar, ICE – en nachttreinen, en 3,5 euro voor alle klassiek internationaal dagverkeer waarvoor een reservering niet noodzakelijk is. Voor 36% van de dossiers worden geen dossierkosten aangerekend. De lijst van de uitzonderingen kan worden geraadpleegd in de stations. De voornaamste zijn: kort grensoverschrijdend verkeer, zoals Luxemburg, Maastricht, Roosendaal, Lille-Flandres en Aken, met klassieke treinen en bepaalde categorieën van reizigers zoals personen die recht hebben op een vermindering vanwege hun handicap.

Het gaat om een vast bedrag, ongeacht het aantal aangekochte biljetten. De klant kan wel gratis informatie ontvangen via mail, met een antwoord binnen maximaal 24 uur. Slechts bij de effectieve boeking wordt een dossierkost van 7 euro aangerekend, dit is dus na het eventueel nodige opzoekwerk voor de klant en de manuele handelingen in het station of in het contact center.

De klant kan ook zelf, zonder dossierkost, de gewenste producten op de website aankopen. De nieuwe website van NMBS Europe werd ontwikkeld in samenwerking met specialisten met betrekking tot de gebruiksvriendelijkheid van de site. De conversiegraad, dat is de ratio van het aantal boekers ten aanzien van het aantal bezoekers, is in de voorbije 6 maanden verdubbeld, wat aangeeft dat de site performanter en gebruiksvriendelijker is geworden en dat ondanks het feit dat internationaal treinverkeer toch een complexe materie is.

Het aanbod op het internet stemt voor 92% overeen met de

La SNCB collabore en permanence avec ses fournisseurs pour aligner l'offre sur internet et dans les gares. Pour les trains de la SNCF, la combinaison avec les jeunes et les seniors devrait être possible sur internet d'ici la fin 2011. Pour le surplus, il s'agit de demandes particulières qui exigent l'assistance du personnel de la SNCB.

En Europe, les problèmes technologiques pour la réservation d'un billet de train international empêchent dans une large mesure de faire coïncider les offres par le biais des canaux humains et du site internet.

Des plaintes relatives aux suppléments ont été formulées, mais une équipe de collaborateurs professionnels de la SNCB aide chaque jour des centaines de clients à organiser un voyage ferroviaire international parfois complexe. On a donc choisi d'assister le client qui souhaite voyager en train, alors qu'une réservation en ligne n'est pas toujours possible pour des raisons techniques.

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Chaque fois que je pose une question sur les liaisons internationales, la ministre répond qu'elles ne relèvent pas du secteur public. La SNCB est une entreprise publique qui fait partie de groupements internationaux dans ce domaine. Il me paraît donc logique que la ministre des Entreprises publiques soit compétente pour les services internationaux de la SNCB. À qui d'autre devrais-je m'adresser, puisque l'État belge est le principal actionnaire de la SNCB. ?*

Je comprends qu'on ne puisse allouer de subventions, mais jusqu'où devons nous aller ? Doit-on payer un supplément chaque fois qu'on demande à un agent de la SNCB un renseignement relatif à une liaison internationale ? Je ne comprends pas. Je demande à la ministre d'épargner ces frais aux clients en mettant un site adéquat à leur disposition. Résoudre quelques-uns des problèmes que j'ai évoqués ne devrait pas être si difficile.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Je partage la frustration de M. Anciaux. En 1991, le législateur a clairement voulu l'autonomie des entreprises publiques, ce qui a modifié le rapport entre politique et entreprise. Auparavant, l'entreprise publique était un parastatal et le ministre assumait presque autant de responsabilités que pour une administration. Mais la loi de 1991 a limité aux dispositions légales et au contrat de gestion les relations entre les responsables politiques et la direction de l'entreprise.*

En cas de modification des structures, que j'espère proche, il faudra aussi adapter, ou plutôt clarifier, la loi de 1991. Comme ministre, je dois fonctionner comme une « parastatale » de l'entreprise, mais la législation ne le permet plus depuis 1991. Il conviendrait que le parlement se prononce à ce sujet.

meest gevraagde producten in stations. Het is bijgevolg correct om te stellen dat bepaalde verbindingen momenteel niet kunnen worden besteld via het internet, maar die vertegenwoordigen slechts een beperkt gedeelte van de door de klant gevraagde bestemmingen.

De NMBS werkt permanent met zijn leveranciers samen om het aanbod op het web en in de stations op eenzelfde niveau te krijgen. Tegen eind 2011 wordt verwacht dat de combinatie van jongeren en senioren voor het aanbod van SNCF-treinen ook via de website zal kunnen worden geboekt. Voor het overige gaat het om uitzonderlijke aanvragen die bijstand van het NMBS-personeel vergen.

De technologische problemen in Europa met betrekking tot de boeking van een internationaal treinbiljet verhinderen in aanzienlijke mate dat het aanbod via de bemande kanalen en via de website hetzelfde zijn voor de consument.

Er zijn klachten over de toeslag, maar anderzijds worden dagelijks honderden klanten door een team van professionele medewerkers van de NMBS geholpen in hun zoektocht naar een complexe internationale treinreis. Hier werd dus gekozen om de klant die met de trein wenst te reizen verder te helpen, waar een online boeking momenteel om technische redenen niet altijd mogelijk is.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – *Telkens ik een vraag over de internationale verbindingen stel, antwoordt de minister dat de overheid in die aangelegenheid niet optreedt. De NMBS is een overheidsbedrijf, dat voor de internationale verbindingen in samenwerkingsverbanden participeert. Het lijkt me dan ook logisch dat de internationale dienstverlening van de NMBS onder de bevoegdheid van de minister van Overheidsbedrijven valt. De Belgische Staat is hoofdaandeelhouder van de NMBS, dus wie anders dan de minister kunnen we aanspreken?*

Ik begrijp dat geen subsidies kunnen worden toegekend, maar hoever moeten we daarin gaan? Moet een toeslag worden betaald, telkens aan een personeelslid van de NMBS een vraag wordt gesteld over een internationale verbinding? Mij is totaal onduidelijk hoe dat in mekaar zit. Ik vraag de minister ervoor te zorgen dat klanten die kosten niet moeten betalen door een goede website ter beschikking te stellen. Het kan niet zo moeilijk zijn enkele van de problemen waarover ik het had, weg te werken.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Ik deel de frustratie van de heer Anciaux. De wetgever heeft in 1991 duidelijk voor de autonomie van de overheidsbedrijven gekozen. Dat betekent dat de relatie tussen de politiek en het bedrijf toen grondig is gewijzigd. In de periode daarvoor was het overheidsbedrijf inderdaad een parastatale en droeg de minister daarvoor bijna dezelfde verantwoordelijkheid als voor een administratie. Met de wet van 1991 is de relatie tussen de politieke verantwoordelijken en de bedrijfsleiding beperkt tot de wettelijke bepalingen enerzijds en het beheerscontract anderzijds.*

Bij het wijzigen van de structuren, wat hopelijk binnenkort gebeurt, zal de wetgeving van 1991 eveneens moeten worden aangepast, lees verduidelijkt. Als minister moet ik als het ware functioneren als een 'parastatale' van het bedrijf, maar sinds 1991 laat de wetgeving dat niet meer toe. Allicht is het

M. Bert Anciaux (sp.a). – *Je suis ouvert au débat. Permettez-moi simplement de rappeler que le contrat de gestion comprend aussi le service au public, dont ce genre d'éléments fait partie. Un voyageur qui, sans en être conscient, prend un train international, ne pourrait pas s'adresser à un agent de la SNCB car celui-ci n'en est pas responsable. Il faudrait quand même clarifier la situation.*

Demande d'explications de M. Patrick De Groote à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la suppression du dernier train Bruxelles-Ostende» (n° 5-986)

M. Patrick De Groote (N-VA). – *Depuis le 12 juin, il est devenu extrêmement difficile de sortir le soir à Bruxelles par les transports en commun. En effet, depuis cette date, le dernier train de Bruxelles pour Ostende part à 23 heures 21 alors qu'avant, il partait à 0 heure 27.*

D'après la SNCB, il n'y a pas d'autre choix. Des travaux à la troisième et quatrième voie entre Bruxelles et Denderleeuw et entre Gand et Bruges seront effectués la nuit, entre le passage du dernier train du soir et du premier train du matin. La SNCB a indiqué que les voyageurs prenant ce train n'étaient guère nombreux. Le fait de le supprimer permettra de travailler une heure de plus chaque jour.

Quel était le taux d'occupation du train supprimé ? Les voyageurs ont-ils été informés de la suppression de ce train ? Y avait-il parmi eux des navetteurs qui effectuaient le trajet de leur lieu de travail vers leur domicile ou n'y avait-il que des voyageurs se déplaçant dans le cadre d'activités de détente ?

D'après la SNCB, le train serait supprimé pendant un an au moins mais cela pourrait durer plus longtemps. La ministre peut-elle donner des informations supplémentaires à ce sujet ? Les travaux se progressent-ils comme prévu ? Existe-t-il d'autres raisons pour ne plus remettre ce train en circulation après les travaux ?

Après que l'on a annoncé, le 23 mai, que ce train serait temporairement supprimé, certains journaux ont écrit qu'à l'avenir, d'autres trains dont le coût n'est couvert par les recettes que pour moins de 5 ou de 10%, pourraient être supprimés dans le cadre de plans d'économies. Je suppose que ce seront les premiers et derniers trains sur un trajet qui seront visés.

Entre-temps, nous apprenons que ce train de 0 heure 27 vers la côte serait de nouveau mis en circulation dès la mi-décembre mais selon un rapport de la commission de la Chambre, ce n'est pas encore réglé. De plus, lorsque le train sera remis en circulation, la durée du trajet devrait être beaucoup plus longue jusqu'en 2014.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Cette décision ayant provoqué un grand émoi, je me réjouis de pouvoir fournir quelques explications.*

zinnvol dat het Parlement daaromtrent uitspraken doet.

De heer Bert Anciaux (sp.a). – Ik sta open voor het debat. Sta me toe er nu alleen op te wijzen dat de beheersovereenkomst met de NMBS ook de dienstverlening omvat. Daartoe behoort ook dit soort elementen. Een reiziger die onbewust een internationale trein neemt, zou geen contact kunnen opnemen met een medewerker van de NMBS, omdat die daarvoor niet verantwoordelijk is. Dit zou toch eens moeten worden uitgeklaard.

Vraag om uitleg van de heer Patrick De Groote aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de afschaffing van de laatste trein Brussel-Oostende» (nr. 5-986)

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Avondactiviteiten meepikken in onze hoofdstad en daarbij gebruik maken van het openbaar vervoer is na 12 juni uiterst moeilijk. Van die dag af vertrekt de allerlaatste trein vanuit Brussel naar Oostende immers om 23.21 uur. Voorheen kon men nog vanuit Brussel-Centraal richting kust sporen met de trein van 0.27 uur.

Volgens de NMBS is er geen andere keuze. Werkzaamheden aan het derde en vierde spoor tussen Brussel en Denderleeuw en tussen Gent en Brugge zullen 's nachts gebeuren tussen de passage van de laatste trein en de eerste ochtendtrein. Volgens de NMBS namen toch niet zoveel reizigers die laatste trein en zo kan er elke dag een uur langer worden gewerkt.

Wat was de bezettingsgraad van de afgeschafte trein? Zijn de reizigers bevraagd over de afschaffing van die trein? Waren er onder de reizigers forenzen, die dus de trein gebruikten voor woon-werkverkeer, of diende de trein uitsluitend voor het vervoer van reizigers van en naar ontspanningsactiviteiten?

De trein zou volgens de NMBS ten minste gedurende een jaar worden afgeschafte, maar dat zou ook langer kunnen zijn. Kan de minister bijkomende toelichting geven over die periode? Zitten de werkzaamheden op schema? Zijn er andere afwegingen om deze treinrit na de werkzaamheden niet meer te laten plaatsvinden?

Nadat op 23 mei was aangekondigd dat deze trein tijdelijk zou worden afgeschafte, schreven sommige kranten dat in de toekomst ook andere treinen met een kostendekkingsgraad van minder dan 5 of 10% in het kader van de besparingsplannen mogelijk zouden worden geschrapt. Ik kan me inbeelden dat dit net de eerste en de laatste trein op een traject zal zijn.

Inmiddels vernemen we dat die trein van 0.27 uur naar de kust vanaf midden december weer zou rijden, maar volgens een verslag van de Kamercommissie van eind juni ligt dat nog niet vast. Bovendien zou de duur van de treinrit, wanneer de trein weer wordt ingelegde, tot 2014 aanzienlijk langer zijn.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Deze beslissing heeft inderdaad tot heel wat commotie geleid en ik ben dan ook blij dat ik hier wat uitleg kan geven.

Certains voient dans cette mesure une décision insidieuse ou un signe précurseur de ce qui est en préparation dans le cadre des économies à réaliser. Selon les informations que j'ai reçues de la SNCB, la suppression de ce train n'a toutefois rien à voir avec les plans d'économies mais uniquement avec les travaux qui doivent être réalisés sur les voies. La situation reviendra à la normale dès que ces travaux seront terminés.

Concrètement, la ligne directe entre Bruxelles-Midi et Denderleeuw est mise hors service chaque nuit pour permettre l'aménagement d'une troisième et quatrième voies prévues dans le projet RER. Pour pouvoir travailler suffisamment longtemps, le train concerné doit être supprimé. Les travaux se prolongeront jusqu'en décembre 2016. Les travaux d'entretien urgents sur l'itinéraire de déviation passant par Jette et Ternat ne peuvent être reportés jusqu'à cette date. Une déviation par cet itinéraire alternatif n'est dès lors pas possible. Les travaux d'entretien sur le tronçon Bruxelles-Jette se termineront en décembre 2011, mais ils dureront jusqu'en 2014 entre Jette, Ternat et Denderleeuw. De plus, la construction d'une troisième et quatrième voies destinées à augmenter la capacité exige toutes les nuits la mise hors service des deux voies entre Gand et Bruges.

La possibilité de détourner la ligne concernée à partir de décembre 2011 est examinée, mais le temps de parcours serait nettement plus long.

Le train IC concerné a, sur le trajet Bruxelles-Midi-Gand-Saint-Pierre, un taux d'occupation moyen de 91 voyageurs en semaine et 99 durant le week-end, sur le trajet Gand-Saint-Pierre-Bruges, respectivement 56 et 72 voyageurs et sur le trajet Bruges-Ostende, respectivement 26 et 33 voyageurs.

Lors d'un débat en séance plénière j'ai déjà dit que le taux d'occupation ne constituait qu'un critère dans la prise de décision. La direction de la SNCB n'a pas l'intention de supprimer tous les trains dont le taux d'occupation est inférieur à une certaine limite. Ni les conseils d'administration ni moi-même n'approuverions une telle mesure. La direction analyse bien entendu la situation et elle réfléchit aux éventuelles possibilités et alternatives. J'insiste cependant sur le fait que le taux d'occupation ne peut jamais être le seul critère pris en compte dans les décisions relatives à l'offre et aux services. Il s'agit toujours d'une combinaison de différents paramètres.

Nous estimons qu'il faut oser briser certains tabous. J'ai déjà vu un train transporter sept ou huit passagers. C'est pourquoi pour de telles lignes, nous devons pouvoir préciser les coûts et profits. Nous devons toutefois continuer à tenir compte d'éléments comme de très longues distances sans alternative, car nous avons une mission publique à défendre.

Je répète dès lors que la suppression du dernier train Bruxelles-Ostende est entièrement due aux travaux à effectuer, et à cet égard, malheureusement, la saturation intervient également. On travaille énormément mais nous ne pouvons pas empêcher que ces travaux aient un impact sur l'offre, ne fût-ce que temporairement.

M. Patrick De Groote (N-VA). – *Je remercie la ministre pour sa réponse claire. Je la crois lorsqu'elle dit que cette fois, cela n'a rien à voir avec une mauvaise communication de la*

Sommigen zien in deze maatregel een vorm van sluipende besluitvorming en een voorbode van wat er door de besparingen nog allemaal op til staat. Volgens de informatie die ik van de NMBS krijg, heeft de afschaffing van deze trein echter niets te maken met besparingsplannen, maar alles met werkzaamheden aan het spoor en wordt de situatie genormaliseerd zodra die werkzaamheden achter de rug zijn.

Concreet wordt voor de aanleg van een derde en vierde spoor, in het kader van het GEN-project, de rechtstreekse lijn van Brussel-Zuid naar Denderleeuw elke nacht buiten dienst gesteld. Om een voldoende lange periode te kunnen werken moet de betrokken trein worden geschrapt. De werkzaamheden duren tot december 2016. De dringende onderhoudswerken op de omleidingsreisweg via Jette en Ternat kunnen niet tot die datum worden uitgesteld. Daarom is een omleiding via deze alternatieve reisweg niet mogelijk. Op het baanvak Brussel-Jette zullen de onderhoudswerken afgerond zijn in december 2011, maar tussen Jette, Ternat en Denderleeuw duren ze tot 2014. Bovendien worden tijdens de nacht beide sporen tussen Gent en Brugge eveneens buiten dienst gesteld voor de constructie van een derde en een vierde spoor om de capaciteit te verhogen.

Er wordt onderzocht om vanaf december 2011 de betrokken trein om te leiden via andere lijnen, maar het probleem is dat de rit daardoor aanzienlijk langer zou worden.

De betrokken IC-trein heeft op het traject Brussel-Zuid–Gent-Sint-Pieters een gemiddelde bezettingsgraad van 91 reizigers tijdens de week en 99 in het weekend, op het traject Gent-Sint-Pieters–Brugge respectievelijk 56 en 72 reizigers en op het traject Brugge–Oostende respectievelijk 26 en 33 reizigers.

In een debat in de plenaire vergadering hier heb ik ook gezegd dat de bezettingsgraad maar één criterium is in de besluitvorming. Het is niet de bedoeling van de NMBS-directie dat alle treinen onder een bepaalde bezettingsgraad sneuvelen. Dat zouden de raden van bestuur noch ikzelf trouwens nooit goedkeuren. Natuurlijk maakt de directie wel een analyse van de realiteit en kijkt ze naar de eventuele mogelijkheden en alternatieven. Maar ik benadruk dat de bezettingsgraad nooit het enige criterium zal zijn in de besluitvorming over aanbod en dienstverlening. Het gaat altijd om een combinatie van verschillende parameters.

Wel vinden we dat we bepaalde taboes moeten durven te doorbreken. Ik heb het inderdaad ooit meegemaakt dat een trein maar een zevental passagiers vervoerde. Voor zulke lijnen moeten we dan ook transparant de kosten en baten kunnen aangeven. Met elementen zoals zeer lange afstanden zonder alternatieven moeten we echter wel rekening blijven houden, want we hebben uiteraard een openbare missie te verdedigen.

Ik herhaal dus dat de schrapping van de laatste trein Brussel-Oostende alles te maken heeft met werkzaamheden en daarbij speelt jammer genoeg ook de verzadiging een rol. Er wordt met man en macht gewerkt, maar we kunnen niet vermijden dat deze werkzaamheden een impact hebben op het aanbod, zij het tijdelijk.

De heer Patrick De Groote (N-VA). – Ik dank de minister voor haar duidelijke antwoord. Ik geloof haar wanneer ze zegt dat het deze keer niets te maken heeft met foute

SNCB, mais que certaines personnes ont une autre interprétation de qui se passe aux chemins de fer.

Je me réjouis également que le taux d'occupation ne soit qu'un critère parmi d'autres pour décider de supprimer des trains.

J'espère en tout cas que ce train ne sera pas supprimé. Je demande également que l'on vérifie si le train ne peut pas être dévié via d'autres lignes à partir du mois de décembre. Que dois-je d'ailleurs comprendre par une grande augmentation de la durée du trajet : une demi-heure ou trois quarts d'heure ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je ne peux pas encore répondre à ce sujet ; la question est toujours à l'étude. Le voyageur souhaite un temps de voyage aussi court que possible. Nous devons rechercher des alternatives acceptables pour le client, car si la durée du trajet est trop importante, le mécontentement augmentera encore.

Demande d'explications n° 5-1109 de M. Bert Anciaux à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'amende de plusieurs millions d'euros encourue par la SNCB Holding» (n° 5-1109)

M. Bert Anciaux (sp.a). – Le groupe danois de logistique DSV, actuel propriétaire de la filiale ABX-logistics de la SNCB, a été condamné à une amende de 23,6 millions d'euros pour avoir enfreint entre 2002 et 2007, par l'entremise de la filiale locale Saima Avandero d'ABX, les règles italiennes de la concurrence. DSV a fait appel de cette condamnation et espère l'acquiescement. Si la condamnation est confirmée, DSV répètera l'amende aux anciens propriétaires, à savoir jusqu'en 2007 ABX – belge à l'époque – et donc aussi la SNCB.

Le ministre confirme-t-il que la SNCB Holding pourrait être confrontée à l'exigence des actuels propriétaires de rembourser une amende de 23,6 millions d'euros pour des faits qui datent du temps où ABX appartenait encore à la SNCB ? Comment le ministre explique-t-il qu'entre 2002 et 2007, la filiale ABX de la SNCB n'ait pas respecté les dispositions italiennes en matière de concurrence ? Lorsqu'elle a vendu ABX, la SNCB savait-elle que planait la menace d'un procès ? Dans quelle mesure la SNCB Holding est-elle protégée contre la requête de DSV ? Quelle est la ligne de défense de la SNCB Holding dans cette affaire ?

Quel est, selon le ministre, le risque que la SNCB Holding soit finalement confrontée à une demande de remboursement de 23,6 millions d'euros ? Quel est le risque que la SNCB Holding soit condamnée à rembourser une amende ? S'il est élevé, la SNCB Holding constituera-t-elle une provision ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je voudrais d'abord souligner que vos questions portent sur une procédure judiciaire en cours, dans laquelle le groupe SNCB n'est pas encore formellement

communicatie van de NMBS, maar dat bepaalde mensen een andere visie hebben op de gebeurtenissen bij het spoor.

Het verheugt me ook dat de bezettingsgraad maar één criterium is en dat de NMBS met meer rekening houdt wanneer ze overweegt treinen af te schaffen.

Ik hoop in elk geval dat deze trein niet wordt afgeschaft. Ik vraag ook verder te onderzoeken of de trein vanaf december niet kan worden omgeleid via andere lijnen. Wat moet ik trouwens verstaan onder een aanzienlijke toename van de ritduur: een half uur of driekwart uur?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik kan hierop nog niet antwoorden; dat wordt nog onderzocht. De reiziger wenst een zo kort mogelijke reistijd. We moeten zoeken naar alternatieven die aanvaardbaar zijn voor de klant, want als de rittijd te groot wordt, ontstaat er nog meer onvrede.

Vraag om uitleg van de heer Bert Anciaux aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de dreiging van miljoenenboetes voor de NMBS Holding» (nr. 5-1109)

De heer Bert Anciaux (sp.a). – De Deense logistieke groep DSV, huidige eigenaar van de NMBS-dochter ABX Logistics, werd veroordeeld tot een boete van 23,6 miljoen euro voor het niet respecteren van de Italiaanse mededingingsvoorwaarden, en dus het overtreden van de concurrentieregels door het Italiaanse ABX-filiaal Saima Avandero in de periode 2002-2007. DSV gaat tegen de veroordeling in beroep en hoopt op vrijspraak. Als toch een veroordeling volgt, zal DSV de boete terugvragen van de toenmalige eigenaars, zijnde tot 2007 het Belgische ABX en dus ook de NMBS.

Bevestigt de minister het bericht dat de NMBS Holding, toenmalig eigenaar van ABX, mogelijk wordt geconfronteerd met de eis van de huidige eigenaars voor de terugbetaling van een boete van 23,6 miljoen euro voor feiten die dateren uit de periode toen de NMBS nog eigenaar was? Hoe verklaart de minister dat de NMBS-dochter ABX in de periode 2002-2007 de Italiaanse regels met betrekking tot de mededinging niet respecteerde? Was de NMBS op de hoogte van een dreigend proces bij verkoop van ABX? In welke mate is de NMBS Holding beschermd tegen de claim van de huidige eigenaars, de Deense groep DSV? Welke verdedigingsstrategie hanteert de NMBS Holding in deze zaak?

Hoe groot of klein schat de minister de kans dat de NMBS Holding toch met een claim van 23,6 miljoen euro zal worden geconfronteerd? Hoe groot of klein schat de minister de kans in dat de NMBS Holding zal worden veroordeeld tot het terugbetalen van een boete? Als de kans hoog wordt ingeschat, zal de NMBS Holding dan provisies aanleggen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – In de eerste plaats wijs ik erop dat uw vragen betrekking hebben op een lopende gerechtelijke procedure, waarbij de NMBS Groep formeel nog geen partij

impliqué. Je peux répondre, non sur le déroulement et l'issue de cette procédure, mais en donnant l'argumentation communiquée par la SNCB sur la base du contrat de vente et les données factuelles dont elle dispose.

Dans la convention du 3 juillet 2006 portant vente du groupe ABX à 3i, la SNCB Holding a donné diverses garanties classiques, appelées « Representations and Warranties ». En cas d'atteinte, le contrat garantit à l'acheteur le droit de demander un dédommagement, avec cependant des limitations, comme le plafond du dédommagement – 10 millions d'euros – et le délai d'introduction de la requête.

Dans une lettre du 1^{er} juillet 2008, 3i a fait savoir à la SNCB Holding que, dans le cadre d'enquêtes des autorités de concurrence dans différents pays, des questions avaient été posées à plusieurs composantes d'ABX, en ajoutant qu'elle invoquerait les garanties figurant à la convention si une composante d'ABX devait être déclarée coupable d'une infraction au droit de la concurrence commise avant la vente. La SNCB Holding, assistée de ses conseils, a contesté cette position de 3i, laquelle a été reprise par DSV après son rachat du groupe ABX. La SNCB Holding n'a pas dévié de son point de vue, selon lequel elle ne peut être tenue pour civilement responsable.

Le 16 juin 2011, sans en avoir avisé la SNCB Holding, DSV a diffusé un communiqué de presse annonçant que l'autorité italienne de la concurrence avait infligé une amende administrative de 23,6 millions d'euros à la filiale italienne du groupe ABX pour des infractions remontant à la période 2002-2007. DSV a déclaré qu'elle irait en appel de cette décision administrative, mais aussi qu'elle réclamerait réparation du préjudice éventuel aux précédents propriétaires d'ABX, c'est-à-dire la SNCB Holding jusqu'à la vente de 2006 et 3i depuis lors.

La SNCB Holding n'était pas partie à l'enquête des autorités italiennes de la concurrence et ne peut donc se prononcer sur le fond du dossier. Ses conseils et elle restent sur leur position : il n'y a actuellement pas lieu de payer un dédommagement, notamment parce qu'il est contestable que la demande ait été introduite en temps utile et dans les règles.

Selon la convention de vente du groupe ABX à 3i, datée du 3 juin 2006, une telle demande devait en effet être formulée le 3 août 2008 au plus tard. D'après la SNCB Holding, la lettre du 1^{er} août 2008 est trop vague et trop limitée pour être considérée comme une réclamation légale. Toute demande introduite après le 3 août 2008 est tardive.

On peut en outre se demander si les conditions d'un dédommagement sont réunies. En effet, selon la convention du 3 juin 2006, DSV doit démontrer qu'au moment de la vente à 3i, la SNCB Holding était au courant des infractions supposées et les leur a sciemment cachées.

De toute manière, même si la SNCB Holding était rendue civilement responsable par DSV à la suite du contrat avec 3i, cette responsabilité est limitée contractuellement à 10 millions d'euros.

Si DSV devait exiger un dédommagement de la SNCB Holding, celle-ci, assistée de ses conseils, prendra les dispositions qui s'imposent pour protéger ses intérêts.

is. Ik kan wel een antwoord geven, maar niet over het verloop en de uitkomst van die procedure. Ik kan wel de argumentatie geven die de NMBS heeft meegedeeld op basis van het verkoopcontract en de feitelijke gegevens waarover ze beschikt.

In de overeenkomst van 3 juni 2006, waarbij de ABX-groep werd verkocht aan 3i, heeft de NMBS Holding diverse klassieke garanties gegeven, de zogenaamde *Representations and Warranties*. In geval van inbreuk op deze garanties garandeert de verkoopovereenkomst het recht van de koper om schadevergoeding te eisen, zij het met een aantal beperkingen, zoals het maximumbedrag van de schadevergoeding – 10 miljoen euro – en de termijn waarbinnen een vergoeding moet worden ingesteld.

Bij brief van 1 augustus 2008 meldde 3i aan de NMBS Holding dat in het kader van onderzoeken door de mededingingsautoriteiten in verschillende landen, een aantal ABX-vennootschappen vragen hadden ontvangen. 3i stelde in het schrijven dat het zich zal beroepen op de garanties uit de verkoopovereenkomst indien een ABX-vennootschap schuldig zou worden bevonden aan inbreuken op het mededingingsrecht in de periode voorafgaand aan de verkoop. De NMBS Holding, bijgestaan door haar raadslieden, betwiste deze stelling van 3i. Na de verkoop van de ABX-groep door 3i aan DSV hernam deze laatste de stelling van 3i. De NMBS Holding is altijd bij haar standpunt gebleven dat ze niet aansprakelijk kan worden gehouden.

Op 16 juni 2011 verspreidde DSV, zonder de NMBS Holding vooraf op de hoogte te brengen, een persbericht waarin ze meedeelt dat de Italiaanse mededingingsautoriteit de Italiaanse dochter binnen de ABX-groep een administratieve boete van 23,6 miljoen euro heeft opgelegd voor inbreuken op het mededingingsrecht in de periode tussen 2002 en 2007. DSV kondigde aan dat het tegen deze administratieve beslissing in beroep zal gaan, maar ook dat ze elke schade die ze door dit mededingingsdossier zou lijden, zal terugvorderen van de vorige eigenaars van ABX, zijnde de NMBS Holding voor de periode tot aan de verkoop van de ABX Groep in 2006 en 3i voor de periode daarna.

De NMBS Holding was geen partij in het onderzoek van de Italiaanse mededingingsautoriteiten en kan dan ook geen gefundeerde uitspraken doen over de grond van dit dossier. De NMBS Holding en haar raadslieden blijven er bij dat er op dit ogenblik geen voldoende redenen zijn voor de betaling van een schadevergoeding omdat het onder meer betwistbaar is of de vordering tot schadeloosstelling regelmatig en tijdig ingesteld is.

Op grond van de overeenkomst van 3 juni 2006 waarbij de ABX-groep aan 3i werd verkocht, moest een dergelijke vordering immers uiterlijk 3 augustus 2008 worden gemaakt. De brief van 1 augustus 2008 wordt door de NMBS Holding als te vaag en beperkt beschouwd om als een geldige vordering te worden beschouwd. Iedere vordering ingesteld na 3 augustus 2008 is laattijdig.

Daarnaast staat het niet vast dat aan de voorwaarden voor schadeloosstelling voldaan is. Op grond van de overeenkomst van 3 juni 2006 moet DSV immers het bewijs leveren dat de NMBS Holding ten tijde van de verkoop aan 3i kennis had van de vermeende inbreuken op het mededingingsrecht en dit

Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «la gestion des risques et la politique d'investissement de la SNCB Holding» (n° 5-1083)

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – Voici quelques semaines, au cours d'une audition, il a été démontré que le groupe SNCB avait enregistré une moins-value de 160 millions d'euros en 2008. J'ai consulté le rapport annuel de 2008 de la SNCB Holding et n'y ai pas trouvé mention de cette moins-value.

La ministre peut-elle confirmer l'existence de cette moins-value de 160 millions d'euros ? Si oui, pourquoi ne figure-t-elle pas dans le rapport annuel ?

Quelle est, dans les grandes lignes, la politique d'investissement du groupe SNCB ?

Cette politique a-t-elle été réajustée depuis l'enregistrement de cette moins-value et la crise financière ? Appartient-il bien au groupe SNCB de mener une politique d'investissement engageant de tels montants ? Cela fait-il partie du core business de la SNCB ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Je peux vous rassurer : la SNCB Holding n'a pas subi de moins-value de 160 millions d'euros sur des produits dérivés en 2008. Ce montant a été cité lors de l'audition de M. Haek du 7 juin. Il indique que la dette du groupe SNCB a diminué de 160 millions en 2008.

En effet, la SNCB Holding a remboursé des garanties placées auparavant auprès d'institutions financières, dans le cadre de produits dérivés, à savoir des swap de taux d'intérêt. La SNCB Holding mène une politique financière stricte qui est régulièrement contrôlée par son conseil d'administration. Elle applique les principes suivants : chaque excédent de caisse structurel doit, dans la mesure du possible, être affecté au remboursement de la dette ; chaque déficit de caisse structurel doit être compensé par des emprunts à long terme ; les excédents de caisse doivent de préférence être prêtés au sein du groupe ou être investis de manière diversifiée dans des instruments émis ou garantis par des États ou des organismes publics ayant une notation élevée ou bien auprès de banques bénéficiant elles aussi d'une notation élevée. Aucune limite n'est imposée aux montants investis auprès de l'État, des régions et communautés de Belgique, ni auprès d'Eurofima, compte tenu du caractère international de cette dernière et des participations qu'a la SNCB Holding dans

vervolgens bewust niet meedeelde aan 3i.

In elk geval, zelfs als de NMBS Holding door DSV aansprakelijk zou kunnen worden gesteld op grond van de verkoopovereenkomst met 3i, is die aansprakelijkheid contractueel beperkt tot 10 miljoen euro.

Als DSV in de toekomst schadevergoeding zou vorderen van de NMBS Holding, zal deze al het nodige doen en zich laten bijstaan om haar belangen in deze aangelegenheid te vrijwaren.

Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het risico- en beleggingsbeleid van de NMBS Holding» (nr. 5-1083)

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – Tijdens de hoorzitting enkele weken geleden werd aangetoond dat de NMBS Groep in 2008 160 miljoen euro minwaarde heeft geboekt. Ik heb het jaarverslag van 2008 van de NMBS Holding nagekeken. Daar wordt die minwaarde niet vermeld.

Kan de minister de geboekte minwaarde van 160 miljoen euro bevestigen? Zo ja, waarom wordt dat niet in het jaarverslag vermeld?

Hoe ziet de beleggingspolitiek van de NMBS Groep er in grote lijnen uit?

Werd de beleggingspolitiek van de NMBS Groep sinds de boeking van die minwaarde en het uitbreken van de financiële crisis bijgestuurd? Is het wel aan de NMBS Groep om een beleggingspolitiek voor zulke bedragen te voeren? Behoort dit tot de corebusiness van de NMBS?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Ik kan u geruststellen: de NMBS Holding boekte in 2008 geen minwaarde van 160 miljoen euro op afgeleide producten. Dat bedrag komt uit de presentatie van de heer Haek tijdens de hoorzitting van 7 juni. Het geeft aan dat de schuld van de NMBS Groep in 2008 met 160 miljoen euro daalde.

De NMBS Holding kreeg namelijk waarborgen terugbetaald die eerder bij financiële instellingen waren geplaatst, in het kader van afgeleide producten, zijnde swaps van rentevoeten. De NMBS Holding voert een strikte financiële politiek die geregeld gecontroleerd wordt door haar raad van bestuur. De volgende principes zijn daar van toepassing: elk structureel kasoverschot moet in de mate van het mogelijke worden aangewend om de schuld weg te werken; elk structureel kastekort moet worden opgevangen door middel van langetermijnleningen; de kasoverschotten moeten bij voorkeur worden uitgeleend binnen de NMBS Groep, zo niet moeten ze op gediversifieerde wijze worden belegd in instrumenten die uitgegeven of gewaarborgd zijn door staten of overheidsinstellingen met een hoge rating, ofwel bij banken die eveneens over een hoge rating beschikken. Er bestaan evenwel geen beperkingen op de bedragen die worden belegd bij de staat, de gewesten en de

cette société de financement. Les risques de change ne peuvent être couverts. Une part de 66,66% de la dette à long terme, avec une marge de plus ou moins 5%, doit être assortie d'un taux d'intérêt fixe et suppose donc la couverture par des produits dérivés. Le service d'audit interne et le comité d'audit suivent de près la mise en œuvre de la politique financière. Pour être complète, j'ajouterai encore que la valeur marchande des produits de couverture est estimée tous les trimestres et portée dans les comptes. Les coûts et recettes comptables suivants – qui reflètent les taux d'intérêt – ont été comptabilisés.

Pour 2007 : +26,9 millions d'euros ; pour 2008 : -106,7 millions d'euros ; pour 2009 : +37,7 millions d'euros ; pour 2010 : +27,8 millions d'euros.

Ces chiffres indiquent que la politique de protection financière et son application ont permis de réduire le plus possible l'impact des variations de taux d'intérêt pour la SNCB Holding.

La politique financière n'a pas été adaptée à la suite de la crise financière de 2008. On a certes accordé une attention particulière au suivi des instruments financiers des contreparties qui obtenaient auparavant une note AAA mais qui peu à peu ont vu leur note dégradée. Depuis fin 2007, la situation est étroitement surveillée. Entre septembre 2008 et juillet 2009, le comité d'audit a été informé de l'évolution des risques à chaque réunion mensuelle. Le conseil d'administration a consenti à quelques exceptions à la politique financière lorsque les institutions financières, qui étaient contreparties à des financements alternatifs, n'ont plus répondu aux critères qualitatifs relatifs à leur notation.

Demande d'explications de M. Peter Van Rompuy à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «l'endettement de la SNCB et l'évolution de son cash-flow» (n° 5-1084)

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – Pendant l'audition du mardi 7 juin, on a présenté une comparaison internationale de l'endettement de la SNCB.

J'aimerais aussi obtenir des renseignements sur les Earnings before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (EBITDA – revenus avant intérêts, impôts, dotations aux amortissements et provisions), la situation de la SNCB dans une comparaison internationale, sur une plus longue période, à savoir de 2004 à 2010.

En ce qui concerne la dette, j'aimerais obtenir un aperçu sur une plus longue période, qui tienne compte également de la reprise de la dette de la SNCB de 7,4 milliards en 2004-2005.

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Il est très difficile de faire une comparaison internationale entre les données financières des entreprises et groupes ferroviaires. Les modèles

gemeenschappen in België en ook niet bij Eurofima, rekening houdend met het multinationale karakter van deze laatste en met de deelnemingen van de NMBS Holding in die financieringsmaatschappij. Wisselkoersrisico's mogen niet worden gedekt. Een aandeel van 66,66% met een marge van plus of min 5% van de langetermijnschuld moet een vaste rentevoet hebben en veronderstelt dus dekking door afgeleide producten. De dienst interne audit en het auditcomité volgen de implementatie van de financiële politiek nauwgezet op. Voor de volledigheid kan ik er nog aan toevoegen dat de marktwaarde van de dekkingsproducten driemaandelijks wordt geraamd en in rekeningen wordt weergegeven. De volgende boekhoudkundige kosten en opbrengsten – die een afspiegeling van rentevoeten zijn – werden geboekt.

Voor 2007: +26,9 miljoen euro, voor 2008: -106,7 miljoen euro, voor 2009: +37,7 miljoen euro, voor 2010: +27,8 miljoen euro.

Daaruit blijkt dat de financiële beschermingspolitiek en de toepassing ervan ervoor zorgen dat de impact van de rentevoetschommelingen voor de NMBS Holding minimaal bleef.

Naar aanleiding van de financiële crisis in 2008 werd de financiële politiek niet aangepast. Er werd wel bijzondere aandacht besteed aan de opvolging van de financiële instrumenten van tegenpartijen die vroeger een AAA-rating haalden, maar geleidelijk aan minder goed gequoteerd werden. Sinds eind 2007 wordt de situatie op de voet gevolgd. Tussen september 2008 en juli 2009 werd het auditcomité op elke maandelijkse vergadering op de hoogte gebracht van de evolutie van de risico's. In dat verband ging de raad van bestuur van de NMBS Holding akkoord met enkele uitzonderingen op het financiële beleid toen financiële instellingen, die tegenpartij waren bij alternatieve financieringen, niet meer beantwoordden aan de kwaliteitseisen betreffende hun rating.

Vraag om uitleg van de heer Peter Van Rompuy aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de schuldgraad van de NMBS en de evolutie van de cashflow» (nr. 5-1084)

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – Tijdens de hoorzitting op dinsdag 7 juni werd een internationale vergelijking van de schuldgraad van de NMBS gemaakt.

Ik zou graag ook inlichtingen krijgen over de EBITDA, de toestand van de NMBS in een internationale vergelijking, over een langere periode, namelijk van 2004 tot 2010.

Wat de schuld betreft, zou ik graag een overzicht krijgen over een langere periode, waarbij ook rekening wordt gehouden met de overname van de NMBS-schuld van 7,4 miljard in 2004-2005.

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – Het is zeer moeilijk om internationale vergelijkingen te maken van de financiële gegevens van spoorwegondernemingen en -groepen. De

d'organisation, principes financiers et règles comptables sont en effet très différents. Cela vaut aussi pour la comparaison de l'endettement auquel vous faites référence. Les NS sont en effet un opérateur pur totalement distinct du gestionnaire de l'infrastructure ; il roule uniquement sur le réseau ferroviaire principal. La SNCF est un opérateur mais elle est également chargée de l'entretien et du fonctionnement du réseau. La DB, l'ÖBB et le Groupe SNCB travaillent avec un holding. Les CFF ont encore un modèle intégré. Certaines entités obtiennent des subsides d'exploitation et d'investissements, d'autres pas. C'est pourquoi je dis toujours dans les discussions sur les plans de restructuration que c'est un défi à relever par l'ensemble du Groupe SNCB. Si l'on opte pour une structure, cela signifie qu'un certain nombre de dotations y sont associées mais aussi des transactions et des choix financiers. Dans d'autres pays, d'autres choix ont parfois été opérés. Lorsqu'on revoit la structure, il faut aussi revoir les dotations. Aujourd'hui on reprend encore trop souvent d'une main ce que l'on donne de l'autre. Les indemnités d'infrastructure sont alors des frais pour la SNCB, mais des rentrées pour Infrabel.

Lorsque Infrabel décide dans son plan d'économie, par exemple d'accroître les frais d'infrastructure, cela se ressent chez l'opérateur. C'est pourquoi il est insensé d'imposer un résultat déterminé à la SNCB dans un plan d'économie sans considérer les implications précises pour Infrabel et le Holding.

En chiffres absolus, le Groupe SNCB a la dette la plus faible des cinq entreprises ferroviaires étudiées. L'ampleur du taux d'endettement dépend de la grandeur à laquelle on compare la dette.

Le Groupe SNCB a le taux d'endettement le plus élevé par rapport au cash flow opérationnel, les EBITDA. Je peux vous remettre un tableau chiffré à ce sujet.

Pour la comparaison internationale des EBITDA et des autres chiffres cités, la SNCB Holding renvoie au tableau qui a été présenté lors de l'audition du 7 juin. Les moyennes pour les exercices 2007 à 2009 sont les suivantes : pour le Groupe SNCB : 130,1 millions d'euros ; pour la SNCF : 1 984 millions d'euros ; pour la Deutsche Bahn : 4 871 millions d'euros ; pour le Groupe NS : 598 millions d'euros ; pour les Chemins de fer norvégiens : 1 469 millions de couronnes norvégiennes.

Parmi les cinq entreprises examinées, le Groupe SNCB a les EBITDA, ou cash flow opérationnel, les moins élevés par rapport aux recettes.

Dans certains autres pays, l'État a également repris des dettes des entreprises ferroviaires. Concrètement, il s'agit de l'Allemagne, où cela s'est produit à deux reprises, et de la France.

Il va de soi que si l'État n'avait pas repris une partie des dettes de l'ancienne SNCB le 1^{er} janvier 2005 pour un montant de 7,4 milliards d'euros, le Groupe SNCB n'aurait été en mesure, en raison de sa situation financière, de faire face aux défis liés à l'évolution du paysage ferroviaire, principalement la libéralisation. Pour affronter la concurrence, une entreprise ferroviaire doit être financièrement saine. La dette serait beaucoup trop élevée en regard du cash flow opérationnel. La dette n'aurait eu

organisatiemodellen, financiële principes en boekhoudregels verschillen immers sterk. Dat geldt ook voor de vergelijking van de schuldgraad waarnaar u verwijst. De NS is immers een pure operator die volledig afgescheiden is van de infrastructuurbeheerder en enkel op het hoofdspoornet rijdt. De SNCF is een operator, maar staat ook in voor het onderhoud en de werking van het net, de DB. De ÖBB en de NMBS Groep werken met een holdingmaatschappij. De SBB hebben nog steeds een geïntegreerd model. Bepaalde entiteiten krijgen exploitatie- en investeringssubsidies, andere niet. Daarom zeg ik in de discussies over de herstructureringsplannen ook altijd dat het een uitdaging is die de NMBS Groep gezamenlijk moet aangaan. Als een keuze wordt gemaakt voor een structuur, betekent dit dat daaraan een aantal dotaties gekoppeld zijn, maar ook dat dit een aantal financiële transacties en keuzes met zich meebrengt. In andere landen werden soms andere keuzes gemaakt. Als de structuur herbekeken wordt, moeten dus ook de dotaties worden herbekeken. Vandaag gaat het nog al te vaak om een broekzak-vestzakoperatie. De infrastructuurvergoedingen zijn dan kosten voor de NMBS, maar inkomsten voor Infrabel.

Als Infrabel bijvoorbeeld in zijn besparingsplan beslist om de infrastructuurkosten te laten stijgen, komt dat bij de operator terecht. Daarom heeft het geen zin bij een besparingsplan voor te schrijven dat de NMBS een bepaald resultaat moet halen, zonder dat het ook in een breder kader bekeken wordt en duidelijk is wat de implicaties zijn voor Infrabel en de Holding.

In absolute cijfers heeft de NMBS Groep de laagste schuld van de vijf onderzochte spoorbedrijven. Hoe hoog de schuldgraad is, hangt af van waarmee u de schuld vergelijkt.

De NMBS Groep heeft de hoogste schuldgraad ten opzichte van de operationele cashflow, de EBITDA. Ik heb een tabel met cijfers hierover die ik u kan overhandigen.

Voor de internationale vergelijking van de EBITDA en de andere genoemde cijfers verwijst de NMBS Holding naar de tabel die getoond werd tijdens de hoorzitting van 7 juni. De gemiddelden voor de boekjaren 2007 tot 2009 bedragen voor:

- NMBS Groep: 130,1 miljoen euro
- SNCF: 1 984 miljoen euro
- Deutsche Bahn: 4 871 miljoen euro
- NS Groep: 598 miljoen euro
- Noorse Spoorwegen: 1 469 miljoen Noorse Kronen

De NMBS Groep heeft van de vijf onderzochte bedrijven de laagste EBITDA, of operationele cashflow, in vergelijking met de inkomsten.

Ook in sommige andere landen heeft de Staat schulden van de spoorwegondernemingen overgenomen. Concreet gaat het om Duitsland, waar dat tweemaal gebeurde, en Frankrijk.

Het spreekt voor zich dat als de Staat op 1 januari 2005 niet een gedeelte van de schulden van de vroegere NMBS had overgenomen voor een bedrag van 7,4 miljard euro, de NMBS Groep door zijn financiële situatie niet in staat zou zijn om de uitdagingen het hoofd te bieden die gepaard gaan met de evolutie van het spoorweglandschap, voornamelijk de

aucune influence sur le cash flow opérationnel même. Mais les charges d'intérêt auraient été beaucoup plus élevées et déclencheraient un effet de boule de neige. Le cash flow total en serait influencé, ce qui est aussi le cas aujourd'hui. Je l'ai également dit en réponse à une question en séance plénière. Nous avons aujourd'hui encore une dette historique. Vu l'activité de la SNCB, elle ne pourra jamais être totalement remboursée. À un moment donné, on devra donc prendre une décision à ce sujet. Tant que la dette demeure impayée, les intérêts courent. Il serait donc judicieux d'évoquer aussi cet aspect lorsqu'une nouvelle structure sera adoptée. La reprise de la dette a surtout permis la survie du Groupe SNCB et fait en sorte que les ratios financiers restent supportables, mais je pense qu'à l'avenir tous ces éléments devront être évalués en profondeur.

M. Peter Van Rompuy (CD&V). – *Il est donc très difficile de faire une comparaison internationale mais, pendant l'audition, le Groupe SNCB l'a quand même fait. Je trouve cela étrange. Le Groupe a les EBITDA les plus faibles mais il ne présente pas d'évolution dans le temps, uniquement l'état actuel vis-à-vis des entreprises étrangères. Si nous tenions compte de la dette historique, nous n'obtiendrions pas encore de chiffres précis, mais le tableau présentant des comparaisons internationales serait totalement différent, au désavantage de la SNCB. J'espère que la SNCB est en mesure d'enrayer l'effet boule de neige des intérêts, afin d'éviter un rééchelonnement de la dette. Une reprise de dette n'est effectivement pas évidente.*

Je partage votre analyse finale selon laquelle il est temps de procéder à un certain nombre de réformes. Si nous n'avons pas rapidement un nouveau gouvernement, le gouvernement actuel devra prendre les mesures nécessaires.

Demande d'explications de Mme Fabienne Winckel à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le billet de première classe offert par la SNCB aux clients abonnés» (n° 5-1146)

Mme Fabienne Winckel (PS). – Afin de se « faire pardonner » tous les problèmes rencontrés sur le rail – grèves, retards... –, M. Marc Descheemaeker, administrateur délégué et président du comité de direction de la SNCB, a indiqué que la société ferroviaire offrirait « un cadeau » à tous ses abonnés, à savoir un billet de première classe valable durant l'été.

Quelles dispositions seront mises en place afin que les voitures de première classe, peu nombreuses, ne soient pas bondées durant la période des vacances ? Quel « cadeau » un usager abonné à l'année en première classe recevra-t-il ? Même si le geste est appréciable, il n'en reste pas moins indispensable que la SNCB règle le problème quant au fond.

Je sais, madame la ministre, que vous avez été interpellée à

liberalisering. Om de concurrentie aan te kunnen moet een spoorwegbedrijf financieel gezond zijn. De schuld zou veel te hoog zijn tegenover de operationele cashflow. Op de operationele cashflow zelf zou de schuld geen enkele invloed hebben gehad. De interestlasten zouden wel veel hoger zijn geweest en zouden een sneeuwbal effect veroorzaken. De totale cashflow zou daar wel door beïnvloed worden, wat ook nu het geval is. Ik heb dat in de plenaire vergadering ook al op een vraag geantwoord. We hebben vandaag nog een historische schuld. Gelet op de activiteit van de NMBS, zal deze historische schuld nooit volledig kunnen worden afgebouwd. Op een gegeven moment zal men daarover dus een beslissing moeten nemen. Zolang de schuld openstaat, loopt immers de rente. Het is dus zinvol om op het moment dat een nieuwe structuur wordt aangenomen ook dit aspect te bespreken. De schuldovername heeft er vooral voor gezorgd dat de NMBS Groep kon overleven en dat de financiële ratio's draaglijk bleven, maar ik denk dat in de toekomst al deze elementen aan een grondige evaluatie moeten worden onderworpen.

De heer Peter Van Rompuy (CD&V). – Het is dus zeer moeilijk om een internationale vergelijking te maken, maar tijdens de hoorzitting heeft de NMBS Groep dat toch gedaan. Dat vind ik wel eigenaardig. De Groep heeft de laagste EBITDA, maar geeft geen tijdslijn, doch enkel de huidige stand ten opzichte van de buitenlandse ondernemingen. Als we de historische schuld erbij zouden nemen, krijgen we nog altijd geen duidelijke cijfers, maar dan zou de tabel met de internationale vergelijkingen totaal anders zijn, in het nadeel van de NMBS. Ik hoop dat de NMBS in staat is de rentesneeuwbal te houden, zodat er geen schuldherschikking nodig is. Een overname van schuld is immers niet evident.

Ik deel uw slotanalyse dat het hoog tijd is om een aantal hervormingen te realiseren. Als we niet snel een nieuwe regering hebben, moet de huidige regering de nodige maatregelen nemen.

Vraag om uitleg van mevrouw Fabienne Winckel aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «het eersteklasbiljet dat de NMBS aan de klanten met een abonnement schenkt» (nr. 5-1146)

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Om zich te verontschuldigen voor de problemen op het spoor – stakingen, vertragingen enzovoort – heeft Marc Descheemaeker, de afgevaardigd bestuurder en voorzitter van het directiecomité van de NMBS, laten weten dat de spoorwegmaatschappij al haar abonnees een biljet cadeau doet waarmee zij deze zomer in eerste klasse mogen reizen.*

Welke schikkingen zullen worden getroffen om ervoor te zorgen dat de weinige rijtuigen eerste klasse tijdens de vakantieperiode niet overvol zitten? Welk 'geschenk' zal een reiziger krijgen die een jaarabonnement eerste klasse heeft? Dit is natuurlijk een mooi gebaar, maar dat neemt niet weg dat de NMBS voor een fundamentele oplossing moet zorgen.

De minister werd al meermaals geïnterpelleerd over de

plusieurs reprises, notamment par ma collègue députée Colette Burgeon, sur les problèmes que connaissent les navetteurs, plus particulièrement ceux de la région du Centre. Mme Burgeon, qui prend le dossier fortement à cœur depuis des années, a déjà organisé plusieurs rencontres avec les navetteurs de la ligne Binche–La Louvière–Bruxelles, que j'emprunte également.

J'en arrive donc à deux questions essentielles :

Pourriez-vous me préciser quelles sont les mesures que la SNCB compte mettre en place pour éviter les retards quotidiens sur cette ligne ?

De manière plus générale, quelles dispositions la SNCB prendra-t-elle pour éviter les retards et répondre aux doléances des navetteurs de l'ensemble du territoire ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – Des renforts des trains de première et de deuxième classes sont prévus vers les destinations touristiques du pays. Par ailleurs, en période de vacances et de congés scolaires, la clientèle habituelle est moins nombreuse, ce qui libère des places dans les trains.

Les détenteurs d'une carte train de première ou de deuxième classe dont la validité couvre partiellement ou totalement la période du 1^{er} janvier au 1^{er} mai 2011 ont droit à un billet cadeau. Il s'agit des cartes train domicile-lieu de travail, des cartes train scolaires, des cartes campus et des cartes train mi-temps.

Les personnes concernées ont reçu une lettre de mailing donnant droit à un billet cadeau à retirer au guichet d'une gare. Ce billet permet à une personne d'effectuer gratuitement un nombre illimité de voyages pendant un jour entre toutes les gares belges au choix, à l'exception des points frontières.

Après la sécurité, la première priorité de la SNCB est le rétablissement d'une meilleure régularité, y compris sur la relation Binche–La Louvière–Bruxelles.

En décembre 2010, la SNCB a décidé de modifier la cadence en avançant de quatre minutes les trains au départ de Binche. Cette adaptation, si elle allonge quelque peu le temps de parcours, a permis d'améliorer incontestablement l'heure d'arrivée à Braine-le-Comte et ensuite à Bruxelles et au-delà.

En effet, après un examen approfondi de la régularité de la relation Binche–Bruxelles–Ottignies–Louvain-la-Neuve-Université effectué sur une période de quatre mois, de janvier à avril 2011, il apparaît clairement que la régularité globale des trains de cette relation entre Binche et Bruxelles s'est très nettement améliorée, y compris durant les heures de pointe. Le retard moyen de l'ensemble de la relation est passé de quatre minutes et demie à une minute et demie à l'arrivée à Bruxelles.

Dans le sens Bruxelles-Binche, la nouvelle cadence entre Tubize et Binche permet de récupérer les retards éventuels pris sur la ligne Ottignies-Bruxelles et sur la Jonction Nord-Midi. La moyenne globale du retard pour la relation est passée de deux minutes douze secondes à une minute quarante-huit secondes à l'arrivée à Binche. La mesure correctrice prise en décembre s'est donc révélée efficace en termes de régularité.

Comme vous le savez, madame, nous suivons ce dossier de

problemen van de pendelaars, meer bepaald uit de streek van Le Centre, onder meer door volksvertegenwoordiger Colette Burgeon. Mevrouw Burgeon heeft al verschillende vergaderingen georganiseerd met pendelaars van de lijn Binche–La Louvière–Brussel, waarvan ook ik gebruik maak.

Welke maatregelen zal de NMBS nemen om de dagelijkse vertragingen op die lijn te voorkomen?

Welke schikkingen zal de NMBS treffen om vertragingen te vermijden en tegemoet te komen aan de klachten van de pendelaars in het hele land?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Er zullen meer treinen in eerste en tweede klasse worden ingelegd naar de toeristische bestemmingen van het land. In de vakantieperiode en tijdens de schoolvakanties zijn er overigens minder gewone reizigers, waardoor er plaatsen vrijkomen op de treinen.*

De houders van een treinkaart eerste of tweede klasse die volledig of gedeeltelijk geldig is van 1 januari tot 1 mei 2011, hebben recht op een gratis biljet. Het gaat om trajecttreinkaarten, schooltreinkaarten, campuskaarten en halftijdse treinkaarten.

De reizigers hebben een brief gekregen waarmee ze een gratis biljet kunnen afhalen aan een stationsloket. Met dat biljet kan een reiziger gratis een onbeperkt aantal reizen afleggen gedurende een dag en tussen alle Belgische stations naar keuze, met uitzondering van de grenspunten.

Na veiligheid is stiptheid de eerste prioriteit van de NMBS, ook op de verbinding Binche–La Louvière–Brussel.

In december 2010 heeft de NMBS beslist het vertrek van de treinen vanuit Binche met vier minuten te vervroegen. Hoewel de rijtijd daardoor wat langer wordt, kon de aankomsttijd in Braine-le-Comte en daarna in Brussel en verder onbetwistbaar worden verbeterd.

Na een onderzoek naar de stiptheid op de verbinding Binche–Brussel–Ottignies–Louvain-la-Neuve-Universiteit, van januari tot april 2011, blijkt duidelijk dat de stiptheid van de treinen op de verbinding Binche–Brussel in het algemeen is verbeterd, ook tijdens de spitsuren. De gemiddelde vertraging voor de hele verbinding is gedaald van vier en een halve naar anderhalve minuut bij aankomst in Brussel.

In de richting Brussel–Binche kunnen door de verbeterde stiptheid tussen Tubeke en Binche eventuele vertragingen op de lijn Ottignies–Brussel en op de Noord-Zuidverbinding worden ingehaald. De gemiddelde vertraging voor de hele verbinding daalde van twee minuten en twaalf seconden tot een minuut achtenveertig seconden bij aankomst in Binche. De corrigerende maatregel die in december werd genomen heeft dus bijgedragen tot de stiptheid.

Wij volgen het dossier van zeer nabij. Het stiptheidsprobleem blijft een belangrijke uitdaging en een prioriteit voor de NMBS.

très près. Le problème global de la régularité reste un important défi et une priorité pour la SNCB.

Mme Fabienne Winckel (PS). – Je trouve sympathique et surtout anecdotique l'idée du billet de première classe offert. Cependant, bien que je reconnaisse qu'il y a eu une nette amélioration, l'avancement de quatre minutes du train au départ de Binche fait que des navetteurs ratent leur correspondance. De ce fait, pour arriver à 9 h à Bruxelles, certains d'entre eux doivent prendre le train à 6 h.

Nous en avons déjà discuté avec les dirigeants de la SNCB mais je voulais attirer votre attention sur le fait que dans le souci de sensibiliser les citoyens à prendre le train pour réduire la pollution et désengorger Bruxelles, le service public doit être attentif au problème des navetteurs et offrir un service de qualité.

Même si globalement, une amélioration se dessine, il n'en demeure pas moins que les problèmes demeurent entiers en gare de Binche et de La Louvière. J'espère que ma question contribuera à améliorer encore la situation à l'avenir.

Par ailleurs, je vous signale que Mme Burgeon organise régulièrement des rencontres avec des représentants de la SNCB et des navetteurs en vue de rechercher ensemble des solutions.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le financement du projet Diabolo» (n° 5-1116)

Mme Lieve Maes (N-VA). – La partie 2, projet 119, du projet Diabolo porte sur l'extension de la gare de l'aéroport de Bruxelles-National et la liaison souterraine avec la L25N. Ce projet est financé à 100% par un partenariat public-privé (PPP) pour lequel on a créé une structure privée, à savoir la SA Northern Diabolo.

Le financement de l'exploitation de la liaison ferroviaire du nord entre la nouvelle ligne 25N, sur le terre-plein central de la E19, et la gare de l'aéroport est régi par la loi du 30 avril 2007 portant dispositions urgentes concernant le chemin de fer.

Quels montants ont-ils déjà été payés chaque année à la SA Northern Diabolo en vertu de l'article 11 de la loi précitée ?

La ministre s'attend-elle à ce que l'on applique dans les prochaines années l'article 11, §2, et que le montant initial de la contribution annuelle de 9 millions d'euros soit augmenté ?

Quel montant le « supplément Diabolo » (articles 12 à 14) a-t-il généré pour la SNCB du 1^{er} novembre 2009 à aujourd'hui ?

Quels montants ont-ils déjà été payés chaque année à la SA Northern Diabolo en vertu de l'article 15, §1^{er} ? Je souhaiterais connaître les montants ventilés par élément constitutif (0,5% du chiffre d'affaires plus 1,887 million d'euros indexés).

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – En vertu de l'article 11 de la loi du 30 avril 2007, Infrabel doit, en sa qualité de gestionnaire du

Mevrouw Fabienne Winckel (PS). – *Ik vind de geste van een gratis eersteklaskaartje sympathiek. Ik erken dat er een duidelijke verbetering is. De vervroeging met vier minuten van de trein die in Binche vertrekt, heeft wel tot gevolg dat pendelaars hun aansluiting missen. Om in Brussel om 9 uur aan te komen, moeten sommigen om 6 uur de trein nemen.*

We hebben dat al besproken met de directie van de NMBS. Als men de burgers ertoe wil aanzetten de trein te nemen om de luchtverontreiniging tegen te gaan en Brussel te ontlasten, moet het overheidsbedrijf aandacht hebben voor de pendelaars en een kwaliteitsvolle dienstverlening garanderen.

Ondanks de vastgestelde verbetering, zijn er nog altijd problemen in de stations van Binche en La Louvière. Ik hoop dat mijn vraag zal bijdragen tot een verdere verbetering.

Mevrouw Burgeon organiseert geregeld vergaderingen met vertegenwoordigers van de NMBS en pendelaars om samen naar oplossingen te zoeken.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de financiering van het Diabolo-project» (nr. 5-1116)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Deel 2, deelproject 119, van het Diabolo-project betreft de uitbreiding van het station Luchthaven Brussels Airport en de ondergrondse verbinding met de L25N. Dat project wordt voor honderd procent gefinancierd via een publiek-private samenwerking (PPS) waarvoor een privéstructuur werd opgericht, de Northern Diabolo nv.

De financiering voor de exploitatie van de noordelijke treinverbinding tussen de nieuwe lijn 25N, in de middenberm van de E19, en het station Luchthaven, is geregeld conform de wet van 30 april 2007 houdende dringende spoorwegbepalingen.

Welke bijdragen werden jaarlijks al betaald aan de Northern Diabolo nv in het kader van artikel 11 van vermelde wet?

Verwacht de minister dat in de komende jaren gebruik zal worden gemaakt van artikel 11, paragraaf 2, en dat het initiële jaarlijkse bedrag van 9 miljoen euro zal worden opgetrokken?

Welk bedrag inde de NMBS voor de zogenaamde diabolotoeslag (artikelen 12 tot 14), van 1 november 2009 tot nu?

Welke bedragen werden jaarlijks al betaald aan de Northern Diabolo nv in het kader van artikel 15, §1? Graag kreeg ik de bedragen opgesplitst in de samengestelde delen (0,5% van de omzet plus 1,887 miljoen euro geïndexeerd)?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – In het kader van artikel 11 van de wet van 30 april 2007 dient Infrabel, in de hoedanigheid van

réseau, payer annuellement le montant initial de 9 millions d'euros.

Cette somme est due par Infrabel à partir de l'année civile du deuxième anniversaire de la date du début des travaux (2007), soit à partir de 2009. Le montant de la contribution est indexé sur base de l'indice santé à partir de l'année civile du troisième anniversaire.

En 2009, Infrabel a payé 9 millions d'euros. En 2010, le montant indexé s'est élevé à 8,973 millions d'euros et en 2011, à 9,080 millions d'euros dont un quart a déjà été versé jusqu'à présent.

Aucune augmentation de la contribution du gestionnaire de l'infrastructure n'est prévue. Une telle augmentation est destinée à d'éventuels travaux supplémentaires ou modifications de travaux réalisés à la demande d'Infrabel et à charge du concessionnaire privé. Jusqu'à présent, rien ne laisse à penser qu'il sera fait usage de cette possibilité.

Du 1^{er} novembre 2009 au 30 octobre 2010, la SNCB a perçu des suppléments Diabolo pour un montant arrondi de 4,3 millions d'euros (hors TVA de 6%). Cette redevance a été transférée à la SA Northern Diabolo.

L'article 15 de la loi dite « Diabolo » ne prévoit pas que l'entreprise ferroviaire doit payer 0,5% du chiffres d'affaires augmenté de 1,887 million d'euros indexés.

L'article 15, §1^{er}, dispose que la contribution des entreprises ferroviaires, à payer annuellement, est égale au plus élevé des deux montants suivants : ou bien 0,5% du chiffre d'affaires (hors TVA) réalisé sur le transport intérieur de voyageurs, ou bien 1,887 million d'euros (indexé en fonction de la moyenne de l'indice santé). Il n'est donc pas questions d'un « et/et » mais d'un « ou ».

Pour le chiffres d'affaires de 2009, une somme de 2,453 millions d'euros a été payée en 2010, soit 0,5% du chiffre d'affaires du transport intérieur de voyageurs.

Demande d'explications de Mme Lieve Maes à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le régime de compensation des retards des trains» (n° 5-1117)

Mme Lieve Maes (N-VA). – Le régime de compensation pour « conditions atmosphériques extrêmes » a été récemment suspendu. Il subsiste toutefois de nombreuses questions sur le régime de compensation lui-même. Ce règlement est trop compliqué en ce qu'il impose au voyageurs, lors de retards répétés de minimum quinze minutes, de réunir lui-même toutes les données sur le retard, les heures d'arrivée et de départ, etc. Les voyageurs qui n'utilisent pas de cartes de train doivent en outre conserver durant une période de six mois tous les titres de transport des trains en retard et les joindre à leur demande de compensation auprès de la Société nationale des chemins de fer belges. Dans une ère de progrès technologique, il est étrange que la SNCB ne puisse imaginer et mettre au point un système qui soit plus convivial.

spoorinfrastructuurbeheerder, jaarlijks het initiële bedrag van 9 miljoen euro te betalen.

Infrabel is dit verschuldigd vanaf het kalenderjaar van de tweede verjaardag van de aanvangsdatum van de werkzaamheden in 2007, dus vanaf 2009. Vanaf het derde kalenderjaar wordt het bedrag van de bijdrage geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex en wordt het bedrag per kwartaal afbetaald.

In 2009 heeft Infrabel 9 miljoen euro betaald. In 2010 bedroeg dit geïndexeerde bedrag 8,973 miljoen euro en voor 2011 bedraagt dit 9,080 miljoen euro, waarvan op dit moment al een kwart is betaald.

Een verhoging van de bijdrage van de spoorinfrastructuurbeheerder wordt niet verwacht. Deze verhoging is bedoeld voor eventuele bijkomende werkzaamheden of wijzigingen van werkzaamheden op vraag van Infrabel en die ten laste zouden vallen van de privéconcessionaris. Niets laat op het moment voorzien dat van een dergelijke mogelijkheid gebruik zal worden gemaakt.

Van 1 november 2009 tot en met 30 oktober 2010 heeft de NMBS afgerond voor 4,3 miljoen euro aan diabolosupplementen geïnd (exclusief 6% btw). De vergoeding wordt doorgestort aan de Northern Diabolo nv.

In artikel 15 van de zogenaamde Diabolowet staat niet dat de spoorwegonderneming 0,5% van de omzet, 'plus' 1,887 miljoen euro geïndexeerd moet betalen.

Artikel 15, paragraaf 1, stipuleert dat de zogenoemde bijdrage van de spoorwegondernemingen, die jaarlijks dient te worden betaald, gelijk is aan het hoogste van de volgende bedragen: ofwel een halve procent op de omzet van het binnenlands reizigersvervoer (zonder btw) ofwel 1,887 miljoen euro (geïndexeerd op basis van de gezondheidsindex). Het is dus niet 'en/en', maar 'of'.

Voor de omzet van 2009 werd in 2010 2,453 miljoen euro betaald, zijnde 0,5% van de omzet van het binnenlands reizigersvervoer.

Vraag om uitleg van mevrouw Lieve Maes aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de compensatieregeling voor treinen met vertraging» (nr. 5-1117)

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – Onlangs werd de compensatieregeling naar aanleiding van de 'extreme weersomstandigheden' opgeschort. Er zijn echter nog veel vragen over de compensatieregeling zelf. Die is te omslachtig omdat van de reiziger wordt verwacht dat hij, bij herhaalde vertragingen van minimaal vijftien minuten, zelf alle gegevens over de vertraging, de aankomst- en vertrektijden, enzovoort bijhoudt. Reizigers die geen gebruik maken van een treinkaart, moeten bovendien gedurende een periode van zes maanden alle vervoersbewijzen van de vertraagde treinritten bijhouden en ze bij hun aanvraag tot compensatie aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (NMBS) overhandigen. In tijden van technologische vooruitgang is het vreemd dat de NMBS geen enkel systeem

Combien de demandes de compensation la SNCB a-t-elle reçues en 2008, 2009 et 2010 ? Parmi ces demandes, combien furent introduites pour un retard unique et combien le furent pour des retards répétés ? Combien de ces demandes ont-elles donné lieu à une compensation ? Combien de compensations ont-elles été payées par la SNCB en 2008, 2009 et 2010, en séparant les retards uniques et les retards répétés ?

La ministre juge-t-elle le régime actuel de compensation orienté client et qu'il ne peut être qualifié de bureaucratique ? Dans la négative, quelles initiatives peut-elle et va-t-elle prendre à l'égard de la SNCB pour qu'elle améliore sa manière d'accueillir le client ?

(M. Frank Boogaerts prend place au fauteuil présidentiel.)

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *En 2008, ont été déposées 841 demandes de compensation pour retards fréquents. Parmi ces demandes, 651 furent acceptées pour un montant de 9 064 euros. Il y eut en outre 3 650 demandes de compensation pour un retard de plus de deux heures ; 2 927 d'entre elles ont été acceptées pour un montant de 14 304 euros.*

Depuis septembre 2008, le régime de compensation a été assoupli par le contrat de gestion 2008-2012. Cela a produit clairement un effet.

En 2009, il y a eu 2 304 demandes de compensation pour retards fréquents. Parmi celles-ci, 1 912 ont été acceptées pour un montant de 79 495 euros. En outre ont été déposées 16 525 demandes de compensation d'un retard de plus d'une heure. Parmi ces demandes, 13 964 ont été acceptées pour un montant de 61 965 euros.

En 2010, il y a eu 7 907 demandes de compensation pour retards fréquents. Parmi celles-ci, 6 971 ont été acceptées pour un montant de 364 827 euros. En outre ont été déposées 34 536 demandes de compensation d'un retard important. Parmi ces demandes, 28 206 ont été acceptées pour un montant 123 555 euros.

La hausse du nombre de demandes reçues et de demandes acceptées a de multiple causes, dont l'assouplissement du règlement, une meilleure connaissance de ce règlement, mais aussi la mauvaise régularité des trains en 2009 et surtout en 2010.

Le régime des compensations pour retard me semble correct, en tenant compte des possibilités, essentiellement techniques, de la SNCB. La SNCB connaît grâce au titre de transport le trajet qu'a emprunté le voyageur mais ne peut en tirer l'information sur le train pris par le voyageur. Cela fait l'objet d'intenses débats lors de l'élaboration du contrat de gestion.

Pour pouvoir indemniser chaque voyageurs d'une manière individuelle, selon son utilisation effective du réseau, il est nécessaire que le voyageur dresse lui-même une liste des retards des trains qu'il a pris. On a déjà recherché à plusieurs reprises une méthode automatisée, sans tracasseries administratives. Malheureusement, cela n'est pas possible actuellement. Une approche plus conviviale envers la clientèle ne sera possible que lorsque la SNCB disposera d'un système qui lui permette de retrouver quelles personnes ont

kan bedenken en uitwerken dat meer klantgericht is.

Hoeveel aanvragen tot compensatie ontving de NMBS in 2008, 2009 en 2010? Hoeveel van die aanvragen werden ingediend voor een eenmalige vertraging en hoeveel voor herhaalde vertragingen? Hoeveel van die aanvragen tot compensatie werden goedgekeurd? Hoeveel compensatie keerde de NMBS uit in 2008, 2009 en 2010, uitgesplitst tussen eenmalige en herhaaldelijke vertragingen?

Is de minister van oordeel dat de huidige compensatieregeling klantvriendelijk is en niet als bureaucratisch moet worden bestempeld? Zo neen, welke initiatieven kan en zal ze nemen ten opzichte van de NMBS om de klantvriendelijkheid te verbeteren?

(Voorzitter: de heer Frank Boogaerts.)

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *In 2008 werden 841 compensatieaanvragen voor frequente vertragingen ingediend. Daarvan werden er 651 aanvaard voor een bedrag van 9 065 euro. Daarnaast waren er 3 650 aanvragen voor een langdurige vertraging van meer dan twee uur. Daarvan werden er 2 927 aanvaard voor een bedrag van 14 304 euro.*

Vanaf september 2008 werd de compensatieregeling in het kader van het beheerscontract 2008-2012 versoepeld. Dat had duidelijk een effect.

In 2009 waren er 2 304 compensatieaanvragen voor frequente vertragingen. Daarvan werden er 1 912 aanvaard voor een bedrag van 79 495 euro. Daarnaast waren er 16 825 aanvragen voor een langdurige vertraging van meer dan één uur. Daarvan werden er 13 964 aanvaard voor een bedrag van 61 965 euro.

In 2010 waren er 7 907 compensatieaanvragen voor frequente vertragingen. Daarvan werden er 6 971 aanvaard voor een bedrag van 364 827 euro. Daarnaast waren er 34 536 aanvragen voor langdurige vertragingen. Daarvan werden er 28 206 aanvaard voor een bedrag van 123 555 euro.

De stijging van het aantal ontvangen en goedgekeurde compensatieaanvragen heeft meerdere oorzaken, waaronder de versoepeling van de regeling, een betere bekendheid van de compensatieregeling, maar natuurlijk ook de slechte regelmaat van de treinen in 2009 en vooral in 2010.

De compensatieregeling voor vertragingen is voor mij correct, rekening houdend met de huidige, vooral technische, mogelijkheden van de NMBS. De NMBS weet aan de hand van het vervoerbewijs welk traject de reiziger heeft afgelegd, maar kan niet nagaan welke treinen die reiziger heeft genomen. Daarom is over dit punt danig gediscussieerd bij het opstellen van de beheersovereenkomst.

Om elke reiziger op individuele wijze, volgens zijn effectief reisgedrag, te kunnen compenseren, is het bijgevolg noodzakelijk dat de reiziger zelf een lijst bijhoudt van de vertragingen van de treinen die hij nam. Al meermaals werd onderzocht of dit niet op een geautomatiseerde wijze zou kunnen gebeuren, zonder de administratieve rompslomp. Spijtig genoeg kan dat momenteel niet. Een echt klantvriendelijke aanpak zal pas mogelijk zijn wanneer een systeem wordt geïmplementeerd dat de NMBS in staat stelt te achterhalen welke personen welke treinen hebben genomen.

pris quel train. Nous espérons que l'instauration du titre de transport électronique pourra y contribuer dans le futur.

Il faut évidemment toujours chercher un équilibre. Le problème est que beaucoup de systèmes sont sensibles à la fraude. J'espère que les développements futurs du billet électronique intégré pourront contribuer à une approche plus orientée vers le client. Pour des raisons techniques, cette approche est actuellement encore limitée.

Mme Lieve Maes (N-VA). – *Madame la ministre, votre réponse contient beaucoup de données chiffrées. Puis en avoir une copie ?*

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Bien entendu.*

Demande d'explications de M. François Bellot à la ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques sur «le tunnel sur la ligne TGV sur le territoire de la commune de Schoten» (n° 5-1127)

M. François Bellot (MR). – *Le 6 juin dernier, le premier train fonctionnant entièrement à l'énergie solaire a quitté, à grand renfort de publicité, la gare d'Anvers pour Noorderkempen situé à quelques kilomètres plus au nord vers les Pays-Bas.*

Seize mille panneaux photovoltaïques recouvrent un tunnel de plus ou moins 3,3 kilomètres sur le territoire de la commune de Schoten. Cette construction et le placement des panneaux solaires résultent d'un accord de financement avec les intercommunales FINEA et IKA.

Mme ministre peut-elle apporter les précisions suivantes :

Quelle est l'utilité de ce tunnel dès l'instant où les voies de TGV ne sont pas enterrées ?

Quel est le montant total des travaux réalisés ?

Quelle entité du Groupe SNCB a-t-il financé ces travaux ?

En dehors de l'installation des panneaux solaires, l'investissement dans les travaux d'infrastructure est-il soumis à la règle 60/40 ?

Quel véhicule financier a-t-il servi à l'investissement des panneaux photovoltaïques ? S'agit-il d'Infrabel ou d'un partenaire externe, et si oui, lequel ? S'agit-il d'une forme de préfinancement ou d'un investissement direct ?

Infrabel s'est-il engagé à racheter cette électricité verte au prix actuel du marché du kilowattheure ou s'agit-il d'un prix d'achat supérieur étant donné le caractère renouvelable de cette énergie ?

Qui perçoit le montant correspondant aux certificats verts de ces panneaux photovoltaïques ?

Mme Inge Vervotte, ministre de la Fonction publique et des Entreprises publiques. – *Le Tunnel du Peerdsbos n'a pas d'utilité fonctionnelle mais bien environnementale. Il a été construit pour répondre aux exigences du permis de bâtir pour la ligne à grande vitesse 4 Anvers/frontière néerlandaise. Le*

Hopelijk kan in de toekomst het elektronische vervoerbewijs hiertoe bijdragen.

Uiteraard moet steeds een evenwicht worden gezocht. Het probleem is dat heel wat systemen fraudegevoelig zijn. Ik hoop dat de verdere ontwikkeling van het elektronische en geïntegreerde ticket kan bijdragen tot een meer klantvriendelijke aanpak. Om technische redenen is dat vandaag nog beperkt.

Mevrouw Lieve Maes (N-VA). – *Mevrouw de minister, in uw antwoord komen heel wat cijfers voor. Kan ik daarvan een kopie krijgen?*

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *Natuurlijk.*

Vraag om uitleg van de heer François Bellot aan de minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven over «de tunnel op de hst-lijn op het grondgebied van de gemeente Schoten» (nr. 5-1127)

De heer François Bellot (MR). – *Op 6 juni jongstleden verliet de eerste trein die volledig op zonne-energie reed onder grote mediabelangstelling het station van Antwerpen naar Noorderkempen, enkele kilometers verderop in de richting van Nederland.*

Zestienduizend panelen met fotovoltaïsche cellen staan op een tunnel van ongeveer 3,3 kilometer op het grondgebied van de gemeente Schoten. De bouw en de plaatsing van de zonnepanelen zijn het resultaat van een financieringsakkoord met de intercommunales FINEA en IKA.

Wat is het nut van deze tunnel aangezien de hst-lijnen niet onder de grond liggen?

Wat was de totale kostprijs van de uitgevoerde werkzaamheden? Welk onderdeel van de NMBS Groep heeft die werkzaamheden gefinancierd?

Worden investeringen in infrastructuurwerken, andere dan de installatie van de zonnepanelen, onderworpen aan de 60/40 regel?

Van welk financieel instrument werd gebruik gemaakt voor de investering in de zonnepanelen? Was het van Infrabel of van een externe partner, en zo ja, welke? Gaat het om een vorm van prefinanciering of om een rechtstreekse investering?

Heeft Infrabel zich ertoe verbonden deze groene elektriciteit tegen de huidige marktprijs voor een kilowattuur aan te kopen of tegen een hogere prijs, aangezien het gaat om duurzame energie?

Wie ontvangt het geld van de groene stroomcertificaten die de zonnepanelen opbrengen?

Mevrouw Inge Vervotte, minister van Ambtenarenzaken en Overheidsbedrijven. – *De Peerdsbostunnel heeft geen functioneel nut, maar wel een ecologisch nut. Hij werd gebouwd om tegemoet te komen aan de bouwvergunningvereisten voor de hst-lijn van Antwerpen*

but était de réduire l'emprise au sol ainsi que l'impact de la construction de la nouvelle ligne.

L'investissement pour le placement et la mise en service des panneaux solaires s'élève à 15,7 millions d'euros. Le maître de l'ouvrage pour cet investissement est une société privée, la SPS FIN ; Infrabel participe à concurrence de 4,55% dans le capital de cette société.

Hormis cette participation symbolique dans le capital, le Groupe SNCB n'a joué aucun rôle dans le financement des travaux. Ceux-ci relevaient exclusivement de la responsabilité de la SPS FIN. Par conséquent, la clé de répartition 60/40 ne trouvait pas d'application.

En ce qui concerne le tronçon entre le nord d'Anvers et la frontière belgo-néerlandaise, le coût total des travaux de réalisation de la ligne s'élève à 740 millions d'euros.

Conformément aux critères de financement établis par la création de la SA Financière TGV et dans le cadre de la convention avec les Pays-Bas, la répartition régionale des investissements de la ligne 4 est de 80% hors clé régionale 60/40 et de 20% à charge de l'enveloppe de la Flandre.

Infrabel bénéficie d'un tarif spécifique inférieur au coût du marché, fixé par contrat privé.

Étant donné que la SPS FIN est le producteur de l'énergie électrique, elle perçoit les montants correspondants aux certificats verts.

(La séance est levée à 11 h 55.)

naar de Nederlandse grens. Het doel was het reduceren van de aanlegbreedte en van de impact van de bouw van de nieuwe lijn.

De investering voor de plaatsing en de ingebruikneming van de zonnepanelen bedraagt 15,7 miljoen euro. De bouwheer van deze investering is een privémaatschappij, SPS FIN; Infrabel heeft een participatie van 4,55% in het kapitaal van deze vennootschap.

Buiten deze symbolische participatie in het kapitaal heeft de NMBS Groep geen enkele rol gespeeld in de financiering van de werkzaamheden. Die waren helemaal voor rekening van SPS FIN. Bijgevolg was de 60/40 verdeelsleutel niet van toepassing.

Voor het baanvak tussen het noorden van Antwerpen en de Belgisch-Nederlandse grens bedraagt de totale kostprijs voor de aanleg van de lijn, 740 miljoen euro.

Overeenkomstig de financieringscriteria die vastgelegd zijn door de oprichting van de nv HST-Fin en in het kader van de overeenkomst met Nederland is de regionale verdeling van de investeringen in lijn 4 als volgt: 80% buiten de 60/40-verdeelsleutel en 20% ten laste van de Vlaamse enveloppe.

Voor Infrabel geldt een bijzonder tarief dat lager is dan de marktprijs en in een privécontract is vastgelegd. Aangezien de SPS FIN de producent van de elektriciteit is, ontvangt dit bedrijf de overeenstemmende groene stroomcertificaten.

(De vergadering wordt gesloten om 11.55 uur.)