



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mardi

dinsdag

04-11-2003

04-11-2003

Après-midi

Namiddag

*Le Compte rendu analytique est un résumé des débats.
Des rectifications peuvent être communiquées par écrit
avant le*

07/11/2003, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

e-mail: trad.crabv.corrections@laChambre.be

*Het Beknopt Verslag geeft een samenvatting van de
debatten. Rechtzettingen kunnen schriftelijk meegedeeld
worden vóór*

07/11/2003, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

e-mail: vert.crabv.correcties@deKamer.be

* Est joint à la version définitive du compte rendu intégral (les documents CRIV, sur papier blanc)

* Wordt gevoegd bij de definitieve versie van het integraal verslag (CRIV-reeks, op wit papier)

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders en Spirit</i>
<i>VLAAMS BLOK</i>	<i>Vlaams Blok</i>
<i>VLD</i>	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>
<i>PLEN</i>	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>	<i>PLEN</i>	<i>Plenum (witte kaft)</i>
<i>COM</i>	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>	<i>COM</i>	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>

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

SOMMAIRE

Interpellation de M. Luc Sevenhans au premier ministre sur "le Rhin d'acier" (n° 62) 1

Interpellation de M. Luc Sevenhans au premier ministre sur "le Rhin d'acier" (n° 62) 1

Orateurs: **Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, **Jos Ansoms**

Motions 4

Questions jointes de 4

- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la régression du transport de marchandises à la SNCB" (n° 180) 4

- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «le volet du plan MOVE de l'administrateur délégué de la SNCB consacré au transport de marchandises» (n° 252) 4

Orateurs: **Luc Sevenhans, Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la construction d'une nouvelle gare à Mol" (n° 460) 7

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Questions jointes de 7

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n°451) 7

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de la deuxième tournée de distribution du courrier dans les villes" (n° 469) 7

- M. Daan Schalck au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien d'une deuxième tournée de distribution du courrier dans les grandes villes" (n° 557) 7

Orateurs: **Inge Vervotte, Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

INHOUD

Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. 62) 1

Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. 62) 1

Spreekers: **Luc Sevenhans, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, **Jos Ansoms**

Moties 4

Samengevoegde vragen 4

- van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugval van het goederenvervoer bij de NMBS" (nr. 180) 4

- van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het goederenvervoer in de MOVE-nota van de afgevaardigd-bestuurder van de NMBS" (nr. 252) 4

Spreekers: **Luc Sevenhans, Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bouw van een nieuw station te Mol" (nr. 460) 7

Spreekers: **Servais Verherstraeten, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Samengevoegde vragen van 7

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 451) 7

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van de tweede postronde in de steden" (nr. 469) 7

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van de tweede postronde in grote steden" (nr. 557) 7

Spreekers: **Inge Vervotte, Daan Schalck, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

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

du

MARDI 04 NOVEMBRE 2003

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

DINSDAG 04 NOVEMBER 2003

Namiddag

La séance est ouverte à 14:36 heures par M. Jos Ansoms, président.

01 Interpellation de M. Luc Sevenhans au premier ministre sur "le Rhin d'acier" (n° 62)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques)

02 Interpellation de M. Luc Sevenhans au premier ministre sur "le Rhin d'acier" (n° 62)

(La réponse sera fournie par le vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques.)

02.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Le Conseil des ministres aurait approuvé le 3 octobre le projet de loi entérinant l'accord conclu entre la Belgique et les Pays-Bas sur l'arbitrage relatif à la réactivation et à la modernisation du Rhin de fer.

Au mois de janvier, le premier ministre annonçait l'ouverture d'une procédure d'arbitrage qui n'a finalement été mise en oeuvre que neuf mois plus tard. En juillet était conclu un traité par lequel les Pays-Bas confirmaient notre droit de moderniser et d'aménager le Rhin de fer. Le premier ministre s'est profilé à plusieurs reprises dans ce dossier et c'est pourquoi j'aurais préféré l'interroger en personne.

Le dernier plan de la SNCB comprend une liste de dossiers qui n'ont pas été exécutés pour des raisons budgétaires. La plupart de ces importants

De vergadering wordt geopend om 14:36 uur door de heer Jos Ansoms, voorzitter.

01 Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. 62)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven)

02 Interpellatie van de heer Luc Sevenhans tot de eerste minister over "de IJzeren Rijn" (nr. 62)

(Het antwoord zal worden verstrekt door de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven.)

02.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Op 3 oktober zou de Ministerraad het wetsontwerp hebben goedgekeurd dat instemming verleent aan het akkoord tussen België en Nederland over de arbitrage in verband met de reactivering en de modernisering van de IJzeren Rijn.

In januari kondigde de eerste minister aan dat er een arbitrageprocedure zou worden gestart, maar daarna duurde het nog eens negen maanden voor het inderdaad zover was. In juli werd een verdrag afgesloten waarin Nederland ons recht bevestigde om de IJzeren Rijn te moderniseren en aan te passen. De eerste minister heeft zich in dit dossier meermaals geprofileerd en ik had dan ook liefst hem ondervraagd.

In het laatste plan van de NMBS staat een lijst van dossiers die niet worden uitgevoerd om budgettaire redenen. De meeste van die belangrijke

travaux d'infrastructure se situent en Flandre. Le Rhin de fer est également reporté. Sous la précédente législature, le premier ministre avait pourtant promis qu'une quinzaine de trains rouleraient chaque jour sur la ligne du Rhin de fer d'ici à la fin 2001. Lorsqu'il s'agit de travaux d'infrastructure, chaque dossier revêt un aspect communautaire. Il en est de même pour le Rhin de fer, dans la mesure où tout transport qui l'empruntera ne transitera plus par la Wallonie.

Le report du projet n'a pas échappé aux Néerlandais. Aux Pays-Bas, il est interprété comme le signe d'une remise en cause de la faisabilité du projet et, espère-t-on, d'un éventuel abandon. Que l'incapacité à libérer les moyens nécessaires pour le Rhin de fer résulte de la règle lamentable des 60/40 et à l'hésitation du gouvernement à reprendre la dette de la SNCB, les Néerlandais n'en ont que faire. Le gouvernement a pourtant déjà obtenu de l'Europe l'autorisation de reprendre cette dette historique.

Lors du dernier sommet européen de Bruxelles, le premier ministre a annoncé que deux projets d'infrastructure belges entrent en ligne de compte pour l'octroi de subsides : le Rhin de fer et la liaison TGV Bruxelles-Luxembourg. Un groupe d'experts n'avait certes pas retenu la ligne Bruxelles-Luxembourg mais le projet a finalement été accepté sous la pression du PS. En marge du sommet, la commissaire De Palacio a déclaré qu'un projet pourra être supprimé si les Etats membres ne consentent pas suffisamment d'efforts pour le réaliser. Par ses atermoiements, le gouvernement compromet donc le droit à bénéficier de subsides européens.

Est-il exact que la procédure d'arbitrage durera jusqu'au mois de septembre 2004 ? Le ministre ne pense-t-il pas aussi que nos atermoiements réduisent nos chances d'obtenir des subsides européens et offrent un prétexte aux néerlandais pour ne jamais exécuter le projet ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Aux termes du *memorandum of understanding*, quinze trains devaient rouler sur le tracé historique du Rhin de fer fin 2001 ou fin 2002. Ce mémorandum n'a pas été mis en œuvre correctement. Les Pays-Bas ont délibérément surestimé les coûts. Pour sortir de l'impasse, une procédure d'arbitrage a été lancée. Nous sommes prêts mais nous devons attendre la décision de la commission d'arbitrage qui devrait tomber fin 2004. Je crois qu'un montant de 32 millions d'euros est inscrit au budget pour couvrir les quatre premières

infrastructuurwerken bevinden zich in Vlaanderen. Ook de IJzeren Rijn wordt uitgesteld. Tijdens de vorige regeerperiode had de premier nochtans beloofd dat er eind 2001 vijftien treinen per dag zouden rijden over de IJzeren Rijn. Als het over infrastructuurwerken gaat, heeft elk dossier een communautair aspect. Dit is ook zo voor de IJzeren Rijn, want alles wat daarlangs vervoerd zal worden, gaat niet meer door Wallonië.

Het is de Nederlanders niet ontgaan dat het project is uitgesteld. In Nederland legt men het uitstel uit als een teken van twijfel aan de haalbaarheid van het project en hoopt men dat uitstel afstel zal worden. De Nederlanders hebben er geen boodschap aan dat door de rampzalige 60/40 regeling en het getreuzel van de regering om de schuld van de NMBS over te nemen er geen middelen vrijgemaakt kunnen worden voor de IJzeren Rijn. De regering heeft nochtans van Europa al de toestemming gekregen om die historische schuld over te nemen.

Op de laatste Europese top in Brussel kondigde de premier aan dat twee Belgische infrastructuurprojecten in aanmerking komen voor Europese subsidies: de IJzeren Rijn en de HST-verbinding Brussel-Luxemburg. Een groep van experts had de lijn Brussel-Luxemburg weliswaar niet weerhouden, maar onder druk van de PS is dit project uiteindelijk toch meegenomen. In de marge van de top heeft commissaris De Palacio verklaard dat, indien de lidstaten onvoldoende inspanningen leveren voor hun project, dit kan worden geschrapt. Door haar getreuzel brengt de regering dus het recht op Europese subsidies in gevaar.

Klopt het dat de arbitrageprocedure nog tot september 2004 zal aanslepen? Denkt de minister ook niet dat wij met ons getreuzel onze kansen op Europees geld verkleinen en aan de Nederlanders een argument geven om het project nooit uit te voeren?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Volgens het *memorandum of understanding* moesten er eind 2001 of eind 2002 vijftien treinen over het historische traject van de IJzeren Rijn rijden. Dat memorandum is niet correct uitgevoerd. De Nederlanders leggen bewust de kosten te hoog. Om uit de impasse te geraken werd een arbitrageprocedure opgestart. Van zodra er een uitspraak is, zijn wij klaar om te beginnen. We moeten de uitspraak van de arbitragecommissie afwachten. Die uitspraak wordt verwacht tegen september 2004. Er is in de begroting, denk ik, 32

années. Le gouvernement et, en premier lieu, la SNCB suivront la procédure d'arbitrage avec la Région flamande. Pour ce qui est de la mobilité autour du port d'Anvers, que le deuxième désenclavement portuaire ne me paraît pas être la première priorité.

02.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Nous ne pouvons effectivement pas faire grand-chose tant que la commission d'arbitrage ne sera pas prononcée. Par le passé, la commission de l'Infrastructure a instamment demandé un tel arbitrage. Les Pays-Bas parlent de 500 millions d'euros, la Belgique de 100 millions d'euros. Nos voisins du nord gonflent artificiellement le coût. Nous devons d'urgence leur faire comprendre que ce dossier est et demeure prioritaire à nos yeux. Le second accès ferroviaire procède d'un choix et n'est pas une question de priorités. Il est faux d'affirmer que nul ne croit plus à cet accès.

02.04 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): En ce qui concerne le second accès ferroviaire, la quantité de marchandises constitue le meilleur argument. La priorité en Flandre est l'achèvement du Deurganckdok qui permettra de réaliser l'indispensable liaison avec le premier accès ferroviaire au port. Le Rhin de Fer est important dans la mesure où il représente une importante possibilité de raccordement, principalement avec l'hinterland allemand.

02.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Nous accordons le bénéfice du doute au ministre mais, selon nous, le dossier du Rhin de Fer ne bénéficie pas de l'attention requise. La promesse faite sous la législature précédente n'a toujours pas été suivie d'effets.

Le président: Les Pays-Bas mangent leur parole. Ce dossier était lié au trajet du TGV. A cet égard, les Pays-Bas ont obtenu tout ce qu'ils souhaitaient. La Belgique a épuisé tous les moyens de pression dont elle disposait. Je crois que des fonds ont été prévus au budget mais je crains que ce ne soit inutile. De fait, le plan MOVE de M. Vinck prévoit une diminution du transport de marchandises et donne la priorité, en ce qui concerne le port d'Anvers, au *Liefkenshoek-tunnel*. De la sorte, le dossier du Rhin de Fer prend valeur de symbole.

02.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Pour moi, il s'agit bien d'un dossier extrêmement important. Si la possibilité s'offre à nous de désenclaver le hinterland allemand dans le respect de l'environnement, nous ne pouvons pas la laisser passer. Cela ne justifie toutefois pas un

miljoen euro ingeschreven voor de eerste vier jaar. De regering en in de eerste plaats de NMBS zullen samen met het Vlaams Gewest de arbitrage opvolgen. Wat de mobiliteit rond de Antwerpse haven betreft, is volgens mij de tweede havenontsluiting niet de eerste prioriteit.

02.03 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): We kunnen inderdaad niet veel doen zolang er geen uitspraak is van de arbitragecommissie. Deze commissie heeft in het verleden aangedrongen op een dergelijke arbitrage. Nederland spreekt over 500 miljoen euro, België over 100 miljoen euro. Nederland drijft de kosten kunstmatig op. Wij moeten Nederland dringend het signaal geven dat dit een prioritair dossier is en blijft. De tweede spoorwegtoegang is een keuze en geen kwestie van prioriteiten. Het is niet zo dat niemand nog gelooft in deze toegang.

02.04 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het beste argument in verband met de tweede spoorwegtoegang is de hoeveelheid goederen. De prioriteit in Vlaanderen is de afwerking van het Deurganckdok. Die zorgt ervoor dat de noodzakelijke aansluiting met de eerste spoorwegtoegang tot de haven kan worden gerealiseerd. De IJzeren Rijn is belangrijk omdat ze een belangrijke verbindingsmogelijkheid vormt met, voornamelijk, het Duitse hinterland.

02.05 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): We geven de minister het voordeel van de twijfel, maar volgens ons krijgt het dossier van de IJzeren Rijn niet de nodige aandacht. De belofte van de vorige regeerperiode is nog steeds niet uitgevoerd.

De voorzitter: Nederland houdt geen woord. Dit dossier was gekoppeld aan het traject van de HST. Daar heeft Nederland alles gekregen wat het wilde. België heeft geen drukkmiddel meer over. Ik geloof dat er geld uitgetrokken is in de begroting, maar ik vrees dat we zover niet zullen komen. Immers, het MOVE-plan van de heer Vinck verwacht een daling van het goederenvervoer en de prioriteit voor de haven ligt bij de Liefkenshoek-tunnel. De IJzeren Rijn wordt daardoor een symbooldossier.

02.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Dit is voor mij wel degelijk een belangrijk dossier. Als we de kans krijgen om het Duitse hinterland op ecologische wijze te ontsluiten, mogen we die zeker niet laten liggen. Het zou echter onverantwoord zijn een te hoge prijs

prix excessif.

02.07 Jos Ansoms (CD&V): La SNCB estime-t-elle que la part du transport de marchandises va diminuer dans le futur ?

02.08 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Je crains qu'un tel scénario puisse un jour se dessiner.

02.09 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Cette commission ne devrait-elle pas consacrer une visite de travail au Rhin d'acier? Chaque commissaire pourrait ainsi constater par lui-même que l'infrastructure existe et qu'elle est même prête à être utilisée, à condition d'y apporter certaines modifications.

02.10 Jos Ansoms (CD&V): Cette proposition mérite d'être prise en considération. Il est incompréhensible que ce dossier traîne en longueur. Le gouvernement précédent y a consacré beaucoup trop peu d'attention.

Motions

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Jan Mortelmans et Luc Sevenhans et est libellée comme suit:

"La Chambre, ayant entendu l'interpellation de M. Luc Sevenhans et la réponse du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, demande au gouvernement de prévoir les moyens financiers nécessaires pour permettre à la SNCB de mettre le projet «Rhin de fer» en œuvre sous la présente législature."

Une motion pure et simple a été déposée par MM. Eric Massin et Daan Schalck et par Mmes Valérie De Bue et Camille Dieu.

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

Président: Karine Lalieux.

03 Questions jointes de

- M. Luc Sevenhans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la régression du transport de marchandises à la SNCB" (n° 180)
- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et

hiervoor te betalen.

02.07 Jos Ansoms (CD&V): Gaat men er bij de NMBS vanuit dat het aandeel van het goederenvervoer in de toekomst gaat dalen?

02.08 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik vrees dat dergelijk scenario wel eens werkelijkheid zou kunnen worden.

02.09 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Zou het geen goed idee zijn om met deze commissie een bezoek aan de IJzeren Rijn te plannen? Dan zou elk commissielid met eigen ogen kunnen vaststellen dat de infrastructuur aanwezig is en, mits een beperkt aantal aanpassingen, zelfs bruikbaar.

02.10 Jos Ansoms (CD&V): Dat voorstel is het overwegen waard. Het is onbegrijpelijk dat dit dossier alsmat blijft aanslepen. De vorige regering heeft er zich veel te weinig voor ingezet.

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Jan Mortelmans en Luc Sevenhans en luidt als volgt:

"De Kamer, gehoord de interpellatie van de heer Luc Sevenhans en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven vraagt de regering de nodige financiële middelen te voorzien zodat de NMBS het project IJzeren Rijn deze legislatuur in uitvoering brengt."

Een eenvoudige motie werd ingediend door de heren Eric Massin en Daan Schalck en door de dames Valérie De Bue en Camille Dieu.

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

Voorzitter: Karine Lalieux.

03 Samengevoegde vragen

- van de heer Luc Sevenhans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de terugval van het goederenvervoer bij de NMBS" (nr. 180)
- van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste

ministre du Budget et des Entreprises publiques sur «le volet du plan MOVE de l'administrateur délégué de la SNCB consacré au transport de marchandises» (n° 252)

03.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Il y a quelque temps, la SNCB a fait savoir qu'au cours du premier semestre de cette année, le transport de marchandises avait baissé de 5,8% et n'atteignait donc plus que 26,4 millions de tonnes. De son côté, le port d'Anvers - le principal client de la SNCB - a enregistré une augmentation de 10,1%, atteignant ainsi 70,5 millions de tonnes au cours de la même période. Le transport de conteneurs, parfaitement adapté au rail, a même enregistré une progression de 15,5% !

Ces chiffres démontrent que la SNCB n'est pas en mesure d'offrir une réponse suffisante au flux de marchandises. Entre-temps, le transport de marchandises par la route pose de plus en plus de problèmes dans la mesure où l'encombrement des routes ne cesse de croître.

Comment le ministre explique-t-il les résultats décevants enregistrés par la SNCB en matière de transport de marchandises ?

03.02 Jos Ansoms (CD&V): En 2002, B-Cargo a transporté 57 millions de tonnes de marchandises. La note MOVE rédigée par M. Vinck, administrateur délégué, se fonde sur une baisse de 57 millions de tonnes en 2002 à 48 millions de tonnes en 2007, soit un recul de 16% !

Quelle est la part des différents ports belges dans cette forte baisse ? A combien de mouvement de camions – arrivées et départs – ces chiffres correspondent-ils ? Quel est l'impact de cette régression sur l'emploi à la SNCB ? Comment le ministre réagit-il face à cette baisse du transport de marchandises ? A la lumière des chiffres transmis par M. Vinck, comment la coalition violette compte-t-elle concrétiser un jour l'objectif visant à augmenter de 50% le trafic de marchandises entre 2002 et 2010 ?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je partage les préoccupations des deux auteurs des questions. Le recul de 5,8 pour cent du tonnage du transport de marchandises durant le premier semestre de 2003 est partiellement imputable à une grève de vingt jours de la SNCF en France. Je m'attends à ce qu'à la fin de l'année, les résultats correspondent à peu de choses près à ceux de 2002.

minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het goederenvervoer in de MOVE-nota van de afgevaardigd-bestuurder van de NMBS" (nr. 252)

03.01 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Een tijdje geleden maakte de NMBS bekend dat het goederenvervoer de eerste zes maanden van dit jaar met 5,8 procent was achteruit gegaan tot 26,4 miljoen ton. Aan de andere kant liet de Antwerpse haven - de grootste klant van de NMBS - over dezelfde periode een stijging optekenen van 10,1 procent tot 70,5 miljoen ton. Het containervervoer - bij uitstek geschikt om via het spoor te transporteren - was zelfs goed voor een stijging van 15,5 procent!

Deze cijfers bewijzen dat de NMBS onvoldoende kan inspelen op deze goederenstroom. Ondertussen wordt het goederenvervoer over de weg steeds problematischer door het dichtslibben van de wegen.

Wat is de verklaring van de minister voor deze tegenvallende resultaten van de NMBS op het vlak van het goederenvervoer?

03.02 Jos Ansoms (CD&V): In 2002 was B-Cargo goed voor 57 miljoen ton goederenvervoer. In de MOVE-nota van afgevaardigd bestuurder Vinck wordt uitgegaan van een daling van 57 miljoen ton in 2002 naar 48 miljoen ton in 2007, een daling met liefst 16 procent!

Wat is het aandeel van de verschillende Belgische havens in deze forse daling? Met hoeveel vrachtwagenbewegingen - aankomst en vertrek - komen deze cijfers overeen? Wat is de impact van deze achteruitgang op de tewerkstelling bij de NMBS? Hoe staat de minister tegenover deze daling van het goederenvervoer? Hoe zal in het licht van de cijfers van de heer Vinck de doelstelling van paars - een verhoging van het goederenvervoer met 50 procent tussen 2002 en 2010 - ooit kunnen worden gehaald?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik deel de bezorgdheid van beide vraagstellers. De achteruitgang met 5,8 procent van de tonnage van het goederenvervoer tijdens het eerste semester van 2003 moet voor een deel op het conto worden geschreven van een twintig dagen durende staking bij de SNCF in Frankrijk. Verwacht wordt dat de cijfers op het einde van dit jaar ongeveer zullen overeen komen met de resultaten van 2002.

Le transport intérieur de marchandises est déficitaire et le demeurera après la restructuration. Il doit donc être subsidié. J'estime personnellement qu'il est insensé de libéraliser un secteur pour ensuite le subsidier.

Si la quantité de marchandises transportée par rail était réduite de dix millions de tonnes, la moitié de ce chiffre serait reprise par le transport maritime. La navigation intérieure est en expansion.

La première réunion est prévue pour la semaine prochaine. La libéralisation du transport de marchandises approche à grands pas. Le gouvernement doit décider quel type de transport intérieur il souhaite subsidier. La concurrence en matière de transport ferroviaire est très sélective et exclusivement intéressée par l'exploitation de quelques grandes lignes. Il faut sans aucun doute s'attendre à une rechute provisoire parce que le transport intérieur par rail ne peut être maintenu dans sa totalité, mais des parts de marché pourront être regagnées par la suite grâce à la qualité du service. Je ne puis toutefois encore me forger une opinion ferme et définitive car j'en suis encore au stade de l'étude du dossier.

En ce qui concerne l'effet sur l'emploi, force est d'admettre également que si nous n'opérons pas de choix, c'est l'entreprise dans son ensemble que nous précipiterons dans le gouffre, ce qui est encore bien plus grave. Qui plus est, les ports n'auront dans ce cas plus aucun partenaire national.

Je ne cache pas une certaine inquiétude au vu de l'immensité de la tâche et de l'échéance de 2008, qui n'est plus tellement éloignée.

03.04 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Je remercie le ministre pour sa réponse honnête et intéressante et j'espère que la commission sera associée à l'évolution future du dossier.

03.05 Jos Ansoms (CD&V): C'est tout à l'honneur du ministre de s'exprimer dans un langage différent de celui de l'accord de gouvernement volontariste. Néanmoins, nous savons depuis bien longtemps déjà que la libéralisation est inéluctable. La ministre précédente s'était focalisée sur la question de savoir comment se débarrasser de M. Schouppe. Elle s'est par ailleurs attelée à exclure les syndicats du conseil d'administration. L'entreprise n'a dès lors pas été préparée. Espérons que le ministre pourra rattraper le temps perdu compte tenu du peu de temps qu'il reste. Espérons qu'il recevra rapidement

Het binnenlands goederenvervoer over het spoor is verlieslatend en zal dat ook na de herstructurering blijven. Dat betekent dat het gesubsidieerd moet worden. Persoonlijk vind ik het onzin om iets te liberaliseren en het vervolgens te subsidiëren.

Indien er tien miljoen ton minder wordt getransporteerd over het spoor, zal de helft daarvan worden overgenomen door het vrachtvervoer over het water. De binnenvaart zit in een stijgende lijn.

Volgende week is de eerste vergadering gepland. De liberalisering van het goederenvervoer nadert met rasse schreden. De regering moet beslissen welk type binnenlands vervoer ze wil subsidiëren. De concurrentie op het spoorvervoer is uiterst selectief en enkel geïnteresseerd in het uitbaten van enkele grote lijnen. Tijdelijk zal er ongetwijfeld een terugval zijn, omdat niet al het binnenlands vervoer over het spoor kan worden behouden, maar nadien kunnen markten worden teruggewonnen via een goede service. Ik ben me echter nog in het dossier aan het inwerken en wil niet op mijn huidige mening worden vastgepind.

Wat het effect op de tewerkstelling betreft, moet ook worden toegegeven dat, als we de keuze niet maken, het bedrijf in zijn geheel de dieperik in gaat, wat nog veel erger is. Bovendien hebben de havens dan geen enkele binnenlandse partner meer.

Ik ben nogal ongerust omdat 2008 niet ver meer is en de opdracht immens groot is.

03.04 Luc Sevenhans (VLAAMS BLOK): Ik dank de minister voor zijn eerlijk en interessant antwoord en hoop dat de commissie bij de verdere evolutie zal worden betrokken.

03.05 Jos Ansoms (CD&V): Het siert de minister dat hij een andere taal spreekt dan het voluntaristische regeerakkoord. We weten echter al langer dan vandaag dat de liberalisering er aankomt. Zijn voorganger heeft zich toegespitst op de vraag hoe zij de heer Schouppe kon buitenwerken. Verder hield ze zich bezig met het weren van de vakbonden uit de raad van bestuur. Het bedrijf werd dan ook niet voorbereid. Hopelijk kan de minister dit tijdverlies nog goedmaken in de korte periode die nog rest. Hopelijk krijgt hij gauw een concreet antwoord van de heer Vinck. Het gaat

une réponse concrète de M. Vinck. Il s'agit en effet d'une perte de dix millions de tonnes et de contrats non rentables.

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Seuls les contrats concernant le trafic intérieur ne sont pas rentables.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Va-t-on alors les rejeter?

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il faudra étudier chaque cas séparément.

L'incident est clos.

04 Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la construction d'une nouvelle gare à Mol" (n° 460)

04.01 Servais Verherstraeten (CD&V): On construit une nouvelle gare à Mol. Pourquoi a-t-on reporté l'adjudication pour l'aménagement d'un tunnel piétonnier sous la voie ferrée? Quand les travaux commenceront-ils? Est-il exact que même la finition intérieure de la gare a été ajournée?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): En ce qui concerne le tunnel, la SNCB a réexaminé le dossier et ses aspects financiers. Le conseil d'administration ayant approuvé ce dossier le 23 octobre, les travaux peuvent débuter. L'adjudication devrait être lancée au printemps 2004. Les travaux proprement dits pourront commencer en juin 2004. Pour ce qui regarde la finition intérieure, je ne puis encore fournir aucune réponse.

04.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Je vous adresserai ultérieurement une question écrite. Je vous remercie pour la bonne nouvelle. Mieux vaut tard que jamais!

L'incident est clos.

05 Questions jointes de

- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la fermeture de bureaux de poste" (n°451)
- Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien de la deuxième tournée de distribution du courrier dans les villes" (n° 469)
- M. Daan Schalck au vice-premier ministre et

immers over een verlies van tien miljoen ton en over niet-rendabele contracten.

03.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het zijn enkel de binnenlandse contracten die niet rendabel zijn.

03.07 Jos Ansoms (CD&V): Worden die contracten dan afgestoten?

03.08 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Dat moet men een voor een nagaan

Het incident is gesloten.

04 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de bouw van een nieuw station te Mol" (nr. 460)

04.01 Servais Verherstraeten (CD&V): In Mol wordt een nieuw station gebouwd. Waarom werd de aanbesteding voor de aanleg van een voetgangerstunnel onder de spoorweg uitgesteld? Wanneer worden de werken gestart? Klopt het dat zelfs de binnenaafwerking van het station werd uitgesteld?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Wat de tunnel betreft heeft de NMBS het dossier en de financiële aspecten herbekeken. De raad van bestuur heeft het dossier op 23 oktober goedgekeurd waardoor de uitvoering kan aanvangen. De aanbesteding is gepland in het voorjaar 2004. De werken zelf kunnen starten in juni 2004. Wat de binnenaafwerking betreft, kan ik nu nog geen antwoord geven.

04.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik zal daarover later een schriftelijke vraag stellen. Ik dank de minister verder voor het goede nieuws: beter laat dan nooit.

Het incident is gesloten.

05 Samengevoegde vragen van

- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sluiting van postkantoren" (nr. 451)
- mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van de tweede postronde in de steden" (nr. 469)

ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le maintien d'une deuxième tournée de distribution du courrier dans les grandes villes" (n° 557)

05.01 Inge Vervotte (CD&V): Aux questions posées par Mme Vautmans sur les bureaux de poste, le ministre a apporté la réponse suivante : plus il y a de points de contact, mieux cela vaut. Or, de nouveaux bureaux de poste sont fermés. Quelle est la stratégie en ce qui concerne ces points de contact ? Dans quel cadre ces fermetures s'inscrivent-elles ? Où en sont les boutiques de La Poste et la différenciation ? Que peut encore espérer la population ?

Selon la presse, la deuxième tournée de distribution du courrier sera maintenue dans les villes. Dans quel cadre cette décision s'inscrit-elle et sur la base de quels arguments a-t-elle été prise ? Quel est le résultat de l'étude coût-bénéfice et quelle est la plus-value sociale ou économique ? Sur la base de quels critères une deuxième tournée de distribution est-elle maintenue ?

05.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): Dans les grandes villes, deux tournées de distribution du courrier seraient à présent maintenues. De quelles villes s'agit-il ? Cette décision découle-t-elle d'un accord social ? Est-elle définitive ou provisoire ? Quand pense-t-on instaurer la tournée unique ?

05.03 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Aucune décision n'a été prise au sujet des bureaux de poste mais il est vrai qu'un certain nombre de contrats locatifs arrivent à échéance. Des discussions ont été menées avec la direction de La Poste à propos d'un texte martyr. Nous sommes parvenus à la conclusion que, concernant les bureaux, La Poste devait adopter une vision à long terme non seulement hautement offensive et expansive, mais également fort différenciée et flexible. Le nombre de points de contact doit augmenter et certains bureaux de poste offriront un éventail de services plus large que d'autres. Il a été opté pour six modèles de bureaux. Le service doit être étendu. A l'heure actuelle, des accords conclus par le passé limitent les services financiers mais La Poste va offrir à l'avenir davantage de produits financiers concurrentiels. Nous espérons pouvoir inscrire ces initiatives dans la note de politique fédérale avant la fin de l'année. Il convient toutefois de respecter les engagements pris dans le cadre du contrat de gestion, y compris pour ce qui est de la règle de la distance de 5 km.

La décision de base concernant la deuxième

- de heer Daan Schalck aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het behoud van de tweede postronde in grote steden" (nr. 557)

05.01 Inge Vervotte (CD&V): Op vragen van mevrouw Vautmans over de postkantoren antwoordde de minister: hoe meer contactpunten, hoe beter. Toch worden opnieuw postkantoren gesloten. Wat is de strategie in verband met die contactpunten? In welk kader passen die sluitingen? Hoe ver staat het met de postwinkels en de differentiatie? Wat kan de bevolking nog verwachten?

Volgens de pers zal de tweede postronde behouden blijven in de steden. In welk kader past die beslissing en op basis van welke argumenten werd ze genomen? Wat is de kosten-batenanalyse en de maatschappelijke of economische meerwaarde? Op basis van welke criteria wordt een tweede postronde toegekend?

05.02 Daan Schalck (sp.a-spirit): In de grote steden zouden nu toch twee postrondes behouden blijven. Voor welke steden is dat zo? Is dit het gevolg van een sociaal akkoord? Is dit definitief of slechts voorlopig? Wanneer wordt eventueel de omschakeling naar één ronde gepland?

05.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Er werd geen beslissing genomen over de postkantoren, wel eindigt een aantal huurcontracten. Met de leiding van De Post werd wel gediscussieerd over een sneuveltekst. We kwamen tot de conclusie dat De Post een zeer offensieve en expansieve visie moet volgen wat de kantoren betreft, maar ook een zeer gedifferentieerde en flexibele visie. Het aantal contactpunten moet stijgen, maar sommige postkantoren zullen een ruimere dienst verlenen dan andere. Er wordt geopteerd voor een zestal types van kantoren. De dienstverlening moet worden uitgebreid. De financiële diensten zijn nu beperkt door een aantal afspraken in het verleden, maar men gaat meer financiële producten op concurrentiële basis aanbieden. Wij hopen dit voor het einde van het jaar in de beleidsnota op te nemen. De afspraken van het beheerscontract moeten echter worden nageleefd, ook betreffende de 5 km afstandsregel.

De basisbeslissing betreffende de tweede ronde is,

distribution est que celle-ci sera supprimée partout. Un compromis social a cependant été réalisé, introduisant une phase de transition jusqu'à ce que les nouveaux centres de tri soient opérationnels. Si ce compromis est mis en œuvre correctement, la réorganisation sera une réalité dans deux ans. Il n'est nullement question d'une situation conflictuelle, puisque la décision de principe reste inchangée.

05.04 Inge Vervotte (CD&V): La fermeture de bureaux de poste s'inscrit-elle dans une stratégie globale ? Avant de pouvoir élaborer des stratégies, il faut bien cerner le service. Chaque proposition doit tenir compte du transport public et des différences entre la ville et les communes rurales. J'attends ce texte martyr.

En ce qui concerne la deuxième tournée, la suppression reste l'option de base. Le délai obtenu ne résout nullement le problème social. Les disparités entre les zones urbaines et la campagne subsistent. Où la deuxième tournée est-elle maintenue ? Mes questions relatives aux critères fondamentaux sont restées sans réponse.

05.05 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): La deuxième tournée est maintenue dans les cinq grandes villes, notamment en raison de leur organisation différente.

05.06 Inge Vervotte (CD&V): Je transmettrai ces réponses à La Poste qui ne semble pas aussi convaincue que le ministre. Peut-on envisager une étude sur le maintien de la deuxième tournée ? Les clients pourraient tout de même financer eux-mêmes cette deuxième distribution du courrier.

05.07 Daan Schalck (sp.a-spirit): Il ressort de cette réponse que la mise en place des centres de tri est vraiment très importante. A Gand, il n'y a qu'un seul numéro postal pour environ 1600 rues et un tri convenable du courrier y est pratiquement impossible. Il y a quatre ans de cela, j'ai proposé au sein de cette commission de prévoir deux ou même trois numéros postaux pour Gand. Il m'a été répondu que cela n'était pas nécessaire dans la mesure où les centres de tri allaient être modernisés. Si j'ajoute vos deux années à ces quatre ans, nous arrivons déjà à six ans.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15.45 heures.

dat deze overal wordt afgeschaft. Er werd echter een sociaal compromis bereikt dat een overgangsfase inbouwt tot de nieuwe sorteercentra operationeel zijn. Als dat compromis correct wordt uitgevoerd, zal dit in twee jaar gereorganiseerd zijn. Er is absoluut geen sprake van een conflictsituatie, aangezien de principebeslissing overeind blijft.

05.04 Inge Vervotte (CD&V): Is de sluiting van postkantoren een deel van een globale strategie? Er moet eerst duidelijkheid bestaan over de dienstverlening vooraleer een strategie kan worden opgesteld. Elk voorstel moet rekening houden met het openbaar vervoer en het verschil tussen steden en landelijke gemeenten. Ik kijk al uit naar die sneuveltekst.

De basisbeslissing over de tweede postronde blijft de afschaffing ervan. Het bereikte uitstel is geen oplossing voor een sociaal probleem. De ongelijkheid tussen steden en platteland blijft bestaan. Waar blijft de tweede ronde overeind? Mijn vragen over de aan de basis liggende criteria werden niet beantwoord.

05.05 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De tweede ronde blijft bestaan in de vijf grote steden omdat die ook anders georganiseerd zijn.

05.06 Inge Vervotte (CD&V): Ik zal dat overmaken aan De Post, waar ze daar zelf niet zo van overtuigd zijn. Is een onderzoek mogelijk naar het behoud van de tweede ronde? De klanten zouden toch zelf kunnen betalen voor die tweede postbedeling?

05.07 Daan Schalck (sp.a-spirit): Uit dit antwoord blijkt hoe belangrijk het is dat de sorteercentra er komen. In Gent is er maar één postnummer voor ongeveer 1600 straten en daarom is een goede sortering van de post daar bijna onmogelijk. Ik heb vier jaar geleden in deze commissie voorgesteld om het aantal postnummers in Gent op te splitsen in twee of drie en toen heb ik het antwoord gekregen dat dat niet nodig was, omdat de sorteercentra toch vernieuwd zouden worden. Als ik bij die vier jaar uw twee jaar optel, dan is dat al zes jaar!

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.45 uur.

