



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

mercredi

woensdag

05-05-2004

05-05-2004

Après-midi

Namiddag

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

08/05/2004, 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*

08/05/2004, 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 – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</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 (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</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 (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 (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</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

Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le subventionnement (pour un montant de 30 millions d'euros) du transport de marchandises par rail sur de courtes distances" (n° 2119)

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

Question de Mme Marie Nagy au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la licence d'exploitation pour la BIAC" (n° 2243)

Orateurs: Marie Nagy, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les trains spéciaux couchettes" (n° 2581)

Orateurs: Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mention d'adresses en français dans une brochure de La Poste" (n° 2583)

Orateurs: Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restriction horaire du Rail Pass" (n° 2633)

Orateurs: André Perpète, 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 "le train L reliant Herentals à Anvers" (n° 2755)

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

Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aménagement d'un contournement ferroviaire derrière la Rietstraat à Malines dans le cadre du projet ferroviaire 'Diabolo'" (n° 2627)

Orateurs: Inge Vervotte, Johan Vande

INHOUD

Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de subsidiëring (met 30 miljoen euros) van het goederenvervoer per spoor over de korte afstand" (nr. 2119)

Sprekers: Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de exploitatievergunning voor BIAC" (nr. 2243)

Sprekers: Marie Nagy, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de speciale slaaptreinen" (nr. 2581)

Sprekers: Karine Lalieux, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vermelding van adressen in het Frans in een folder van De Post" (nr. 2583)

Sprekers: Simonne Creyf, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beperkt gebruik van de Rail Pass wat de uren betreft" (nr. 2633)

Sprekers: André Perpète, 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 L-trein Herentals-Antwerpen" (nr. 2755)

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

Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spoorbypass achter de Rietstraat te Mechelen in het kader van het spoorproject 'Diabolo'" (nr. 2627)

Sprekers: Inge Vervotte, Johan Vande

Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cinquième prolongement sujet à caution de contrats à durée déterminée à la Poste" (n° 2693) 8

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

Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dubieuze 5de verlenging van contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 2693) 8

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

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

du

MERCREDI 05 MAI 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 05 MEI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h.37 par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Question de M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le subventionnement (pour un montant de 30 millions d'euros) du transport de marchandises par rail sur de courtes distances" (n° 2119)

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Lors du conseil des ministres extraordinaire de Gembloix, le gouvernement a décidé de donner un coup de pouce financier de 30 millions d'euros au transport de marchandises. Le plan *Move 2007* faisait encore état d'un démantèlement du transport de marchandises et nous nous réjouissons donc du fait que le gouvernement n'a pas l'intention d'abandonner le transport de marchandises. Il convient toutefois de considérer cette mesure dans le cadre plus large de la mobilité. Les représentants du secteur de la navigation intérieure s'inquiètent car ils craignent que l'argent ne serve à rediriger des flux de marchandises de la navigation intérieure vers le rail et de provoquer ainsi une concurrence qui n'est pas souhaitable.

Le ministre est-il au courant des réactions négatives émanant du secteur de la navigation intérieure? Comment pense-t-il pouvoir éviter un glissement contreproductif de la navigation intérieure vers le rail? Ne serait-il pas utile de donner au niveau européen le statut de service universel, intégralement ou partiellement financé par les pouvoirs publics, à la construction, l'entretien et l'exploitation de terminaux de transbordement? De cette manière, le coût du transbordement pourrait être retiré de la structure

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

01 Vraag van de heer Jos Ansoms aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de subsidiëring (met 30 miljoen euros) van het goederenvervoer per spoor over de korte afstand" (nr. 2119)

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Op de bijzondere Ministerraad in Gembloers heeft de regering beslist om het goederenvervoer 30 miljoen euro steun te geven. In het plan *Move 2007* was er nog sprake van een afbouw van het goederenvervoer en we zijn dan ook blij dat de regering het goederenvervoer niet laat vallen. Toch moet de maatregel worden bekeken in een ruimere context van mobiliteit. De vertegenwoordigers van de binnenvaart maken zich zorgen, want zij vrezen dat het geld gebruikt zal worden om goederenstromen van de binnenvaart naar het spoor te halen en dus een ongewenste concurrentie op gang te brengen.

Is de minister op de hoogte van de negatieve reacties vanuit de binnenvaartsector? Hoe denkt de minister een contraproductieve verschuiving van de binnenvaart naar het spoor te kunnen tegengaan? Zou het geen goed idee zijn om op Europees niveau de bouw, het onderhoud en de exploitatie van overslagterminals het statuut te geven van universele dienstverlening die geheel of gedeeltelijk gefinancierd wordt door de overheid? Op die manier kunnen de kosten van de overslag uit de kostenstructuur van het transport worden gehaald.

du coût du transport. Le ministre est-il disposé à défendre une telle position au niveau européen?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): En dépit de la hausse récente des prix chez B-Cargo, le volume a augmenté au cours des trois premiers mois de l'année. Je me suis entretenu avec des représentants de l'ASBL Binnenvaart Vlaanderen et de la SA Zeekanaal. Lorsque la Région flamande a réduit le prix de la navigation intérieure, personne n'a protesté aux chemins de fer. Je ne comprends dès lors pas pourquoi on proteste aujourd'hui. Les subsides d'un montant de 30 millions d'euros doivent éviter une hausse des prix telle que ceux-ci ne seraient plus concurrentiels. Les représentants de la navigation intérieure, en revanche, ont considéré que les subsides entraîneraient des réductions drastiques des prix. L'objectif est de maintenir la rentabilité du transport de marchandises par rail à un niveau de 60 à 70 pour cent et d'atteindre par la suite un pourcentage supérieur.

Sans les 30 millions d'euros, il faudrait se défaire de 20 à 30 pour cent du volume. Une partie pourrait probablement être reprise par la navigation intérieure et le reste par le transport routier. La critique ne concernait toutefois pas la croissance éventuelle qui échapperait à la navigation intérieure. L'hypothèse d'une baisse des prix est donc erronée. J'ai par contre demandé à B-Cargo d'étudier la possibilité de traduire le subside dans le prix à concurrence d'un pour cent, mais cet aspect est accessoire. Il a également été convenu que B-Cargo et la SA Zeekanaal collaboreront dans le cadre des mesures visant à réduire les nuisances à Anvers. M. Clinckers de la SA Zeekanaal était satisfait de la précision, tandis que M. Martens de Binnenvaart Vlaanderen a déclaré qu'il continuerait à suivre la situation.

Des subsides sont accordés par transport. Il y a deux facteurs à prendre en compte: le kilométrage et le transport proprement dit. Le montant de 30 millions d'euros est octroyé en partie par transport et en partie par kilomètre. Nous ne pouvons toutefois pas subventionner le transport par la navigation intérieure car celui-ci ne relève pas de notre compétence. Un subside pourrait éventuellement être accordé au niveau européen.

La SA Zeekanaal a partiellement résolu ce problème par une participation dans la SA et en imputant des coûts à très long terme. Elle distille ainsi indirectement des subsides.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): La diminution des

Is de minister bereid dit standpunt op Europees niveau te verdedigen?

01.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ondanks de recente prijsstijging bij B-Cargo is het volume in de eerste drie maanden van dit jaar toegenomen. Ik heb gesprekken gevoerd met de vertegenwoordigers van de VZW Binnenvaart Vlaanderen en de NV Zeekanaal. Toen het Vlaamse Gewest de prijs van de binnenvaart heeft verlaagd heeft niemand van het spoor geprotesteerd; ik begrijp dan ook niet goed waarom er nu wel wordt geprotesteerd. De 30 miljoen euro subsidies moeten ervoor zorgen dat de prijzen niet dermate stijgen dat ze niet meer concurrentieel zijn. De vertegenwoordigers van de binnenvaart daarentegen gingen ervan uit dat de subsidies voor drastische prijsverlagingen zouden zorgen. De bedoeling is om het goederenvervoer per spoor voor 60 à 70 procent rendabel te houden, met de bedoeling om daarna hoger te gaan.

Zonder de 30 miljoen euro zou 20 tot 30 procent van het volume moeten worden afgestoten. Een deel daarvan zou wellicht naar de binnenvaart gaan, de rest naar het wegtransport. De kritiek betrof echter niet de eventuele groei die de binnenvaart zou mislopen. Het uitgangspunt dat de prijzen zouden dalen is dus niet juist. Ik heb B-Cargo wel gevraagd om te onderzoeken of het niet mogelijk is om de subsidie voor één procent in de prijs zichtbaar te maken, maar dat is niet zo belangrijk. Er is ook afgesproken dat B-Cargo en de NV Zeekanaal gaan samenwerken in het kader van de "minder-hinder maatregelen" in Antwerpen. De heer Clinckers van de NV Zeekanaal was tevreden met de verduidelijking, terwijl de heer Martens van Binnenvaart Vlaanderen gezegd heeft dat hij de zaak zou blijven opvolgen.

Per handling krijgt men een subsidie. Er zijn twee componenten: kilometer en handling. De dertig miljoen euro wordt voor een deel per handling en voor een deel per kilometer toebedeeld. De handling door de binnenscheepvaart kunnen we echter niet subsidiëren omdat dat buiten onze bevoegdheid valt. Op Europees niveau zou het misschien kunnen.

De NV Zeekanaal lost dat gedeeltelijk op door te participeren in de NV en op heel lange termijn kosten aan te rekenen. Op die manier geven ze een indirecte en heel trage subsidie.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Dat de vaarrechten

droits de navigation n'est pas du même ordre. Les 30 millions d'euros représentent un montant bien plus important. L'observation par rapport aux personnes concernées n'est donc pas totalement justifiée.

L'objectif du subsidie est que les dix millions de tonnes de marchandises continuent à être transportées par le rail. Il s'agit surtout de conserver les marchés.

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La libéralisation risque sinon de conduire à une augmentation du tonnage et des distances, au détriment des distances les plus courtes. Pour la Belgique, cela signifierait surtout un grand nombre de camions sur les routes. L'objectif est de conserver un segment pour permettre aux autres de se développer. C'est la raison pour laquelle j'ai demandé à la SNCB de réduire les prix d'un pour cent.

01.05 Jos Ansoms (CD&V): Ne serait-il pas souhaitable de subventionner l'exploitation du transbordement au niveau européen? Tous les artifices deviendraient ainsi inutiles.

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La Commission européenne a imposé une libéralisation du secteur. Trois ans plus tard, elle se rend compte des problèmes que cela entraîne et comprend qu'elle a été trop loin. Il faut évidemment tenir compte des aspects écologiques et des intérêts en matière de mobilité. Ces éléments gagneront encore en importance avec l'ouverture de l'Europe et le développement du transport routier bon marché.

L'incident est clos.

02 Question de Mme Marie Nagy au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la licence d'exploitation pour la BIAC" (n° 2243)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Le dernier contrat de gestion entre l'État et BIAC remonte au 25 août 1998. Il y aura donc bientôt six mois qu'il est dépassé! Dans le cadre de la privatisation de BIAC, il est prévu de remplacer le système des contrats de gestion par celui des licences d'exploitation. Dans ce contexte, ne pensez-vous pas qu'il serait temps que le gouvernement informe le Parlement de ses intentions ?

Quels niveaux de trafic seront-ils autorisés à Bruxelles-National dans le courant des dix

zijn gedaald is niet van dezelfde orde. Dertig miljoen euro is een veel ingrijpender bedrag. De bemerking ten opzichte van die mensen is daarom niet helemaal terecht.

Het doel van de subsidie is de tien miljoen ton vracht bij het spoor te houden. Het is vooral de bedoeling om de markten te behouden.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Anders leidt de liberalisering tot een verhoging van de tonnage en grotere afstanden en worden de kleine afstanden afgestoten. Dat zou voor België vooral veel vrachtwagens op de weg betekenen. De bedoeling is een onderdeel te behouden zodat de rest kan ontwikkelen en daarom heb ik de NMBS gevraagd de prijs met een percent te laten zakken.

01.05 Jos Ansoms (CD&V): Zou het geen goed idee zijn om de exploitatie van de overslag op Europees niveau te subsidiëren? Dan zouden alle kunstgrepen overbodig zijn.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Europese Commissie heeft de opdracht gegeven te liberaliseren. Drie jaar later ziet ze wat voor problemen dat geeft en beseft ze dat ze te ver is gegaan. De ecologische en de mobiliteitsbelangen moeten uiteraard in rekening worden gebracht. Met de opening van Europa en het goedkope vervoer over de weg zal dat nog belangrijker worden.

Het incident is gesloten.

02 Vraag van mevrouw Marie Nagy aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de exploitatievergunning voor BIAC" (nr. 2243)

02.01 Marie Nagy (ECOLO): Het jongste beheerscontract dat tussen de Staat en BIAC werd gesloten, dateert van 25 augustus 1998. Het is nu dus al bijna zes maanden verstreken! In het kader van de privatisering van BIAC zullen de beheerscontracten door exploitatievergunningen worden vervangen. Vindt u het in het licht daarvan niet hoog tijd dat de regering het Parlement van haar plannen in kennis stelt?

Welke verkeersvolumes zullen in Brussel-Nationaal in de komende tien jaar worden toegestaan?

prochaines années ?

Quels seront les quotas de bruit acceptés par mouvement d'avion et pour les vols de nuit ?

Comment avez-vous prévu de limiter cette quantité de bruit ?

Quelles limites avez-vous données à BIAC pour ce qui est des autres formes de pollution ?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): L'article 5, § 3 de la loi de 1991 prévoit que le contrat de gestion est prorogé de plein droit jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat de gestion. Cette prorogation a été publiée au *Moniteur Belge* le 3 octobre 2003.

La loi-programme de 2001 prévoit que, dans le nouveau système de licences d'exploitation, le gouvernement en définit les conditions et les modalités d'octroi. Ces éléments figureront dans un arrêté royal actuellement en préparation.

L'incident est clos.

03 Question de Mme Karine Lalieux au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les trains spéciaux couchettes" (n° 2581)

03.01 Karine Lalieux (PS): La SNCB a supprimé les trains spéciaux couchettes au motif que l'Union européenne interdit la subside du transport international.

Quels sont les termes de cette directive ? Pourquoi la SNCB n'a-t-elle pas proposé d'alternative ?

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): La SNCB assumait les frais des trains saisonniers. Pour les trains de nuit, les frais étaient partagés. Pour la ligne Bruxelles-Milan, ils ont finalement dû être supportés par la SNCB seule. La liaison Bruxelles-Chur a été maintenue jusqu'en décembre 2003.

L'élément clef de cette situation est la directive qui indique que le trafic ferroviaire international ne peut bénéficier d'aucune subvention, même si c'est socialement important.

Le trafic international ne relève pas du service universel.

Nous avons fait la proposition au client de remplacer des voitures-couchettes par des places

Welke geluidsquota zullen per vliegbeweging en voor de nachtvluchten worden gehanteerd?

Aan de hand van welke maatregelen zal u dat geluidsvolume beperken?

Welke beperkingen heeft u BIAC opgelegd voor wat de overige vormen van vervuiling betreft?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): Artikel 5, § 3 van de wet van 1991 bepaalt dat het beheerscontract van rechtswege wordt verlengd tot de inwerkingtreding van een nieuw beheerscontract. Deze verlenging werd in het *Belgisch Staatsblad* van 3 oktober 2003 bekendgemaakt.

De programmawet van 2001 bepaalt dat, in het nieuwe systeem van exploitatievergunningen, de toekenningsregels en -voorwaarden door de regering worden vastgelegd. Deze elementen zullen worden vermeld in een koninklijk besluit dat op dit ogenblik wordt voorbereid.

Het incident is gesloten.

03 Vraag van mevrouw Karine Lalieux aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de speciale slaaptreinen" (nr. 2581)

03.01 Karine Lalieux (PS): De NMBS schafte de speciale slaaptreinen af, op grond van het Europese verbod op de subsidiëring van het internationaal vervoer.

Wat staat er precies in die richtlijn? Waarom stelde de NMBS geen alternatief voor?

03.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): De NMBS droeg de kosten van de seizoenstreinen. Voor de nachttreinen werden de kosten gedeeld. Voor de lijn Brussel-Milaan draaide de NMBS ten slotte alleen op voor de kosten. De verbinding Brussel-Chur bleef tot in december 2003 bestaan.

De richtlijn die bepaalt dat het internationale spoorvervoer niet mag worden gesubsidieerd, ook niet als dat vanuit sociaal oogpunt belangrijk is, ligt aan de basis van die toestand.

Het internationaal verkeer valt niet onder de universele dienstverlening.

Wij hebben de klant voorgesteld de couchetterijtuigen te vervangen door minder dure

assises, moins coûteuses.

03.03 Karine Lalieux (PS): Il est vrai que nous ne pouvons imposer notre position auprès de l'Europe. J'espère que la SNCB trouvera une solution pour que ces vacances puissent continuer.

L'incident est clos.

04 Question de Mme Simonne Creyf au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la mention d'adresses en français dans une brochure de La Poste" (n° 2583)

04.01 Simonne Creyf (CD&V): La Poste a distribué à Wemmel une brochure bilingue annonçant la fermeture provisoire du bureau de poste. Les clients sont renvoyés vers les bureaux de Zellik et de Merchtem, dont l'adresse est reproduite en français dans la brochure avec, de surcroît, des erreurs de traduction. Wemmel est une commune à facilités et la loi sur l'emploi des langues en matière administrative impose donc l'utilisation de brochures bilingues. Cette obligation s'applique également aux noms de rues et de communes, pour autant qu'il existe une traduction officielle. Toutefois, dans les communes sans facilités situées en région de langue néerlandaise – comme Asse-Zellik et Merchtem – les noms de rues n'ont pas de dénomination officielle en français. Il y a donc manifestement, en l'espèce, une infraction à la législation linguistique.

Le ministre peut-il confirmer cet incident? La Poste a-t-elle connaissance d'infractions similaires à la législation linguistique? Qui est responsable de cette infraction? Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour éviter que pareils incidents se reproduisent?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre(en néerlandais): La Poste confirme que la brochure distribuée à Wemmel comportait effectivement l'adresse en français de rues situées dans des communes flamandes. Elle n'a pas connaissance d'incidents similaires. Il s'agit d'une erreur administrative pour laquelle elle présente ses excuses. De nouvelles instructions seront édictées pour éviter la répétition de pareilles infractions à la législation sur l'emploi des langues.

04.03 Simonne Creyf (CD&V): Le ministre confirme nos constatations. Il a donné des instructions pour éviter que les faits se répètent. Les habitants néerlandophones des communes à

zitplaatsen.

03.03 Karine Lalieux (PS): Het klopt dat wij ons standpunt op Europees niveau niet kunnen doordrukken. Ik hoop dat de NMBS een oplossing zal vinden zodat die vakanties kunnen blijven doorgaan.

Het incident is gesloten.

04 Vraag van mevrouw Simonne Creyf aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de vermelding van adressen in het Frans in een folder van De Post" (nr. 2583)

04.01 Simonne Creyf (CD&V): In Wemmel verspreide De Post een tweetalige folder om de tijdelijke sluiting van het postkantoor aan te kondigen. De klanten worden verwezen naar de postkantoren van Zellik en Merchtem. In de folder worden de adressen van beide kantoren in het Frans weergegeven, met op de koop toe fouten in de vertaling. Wemmel is een taalfaciliteitengemeente en dus legt de bestuursstaalwet het gebruik van tweetalige folders op. Deze verplichting geldt ook voor straat- en gemeentenamen, voor zover er een officiële vertaling van bestaat. Straatnamen van gemeenten zonder taalfaciliteiten in het Nederlandse taalgebied – zoals Asse-Zellik en Merchtem – hebben echter geen officiële Franse benaming. Er is in deze zaak dus duidelijk sprake van een overtreding van de taalwetgeving.

Kan de minister dit incident bevestigen? Heeft De Post weet van gelijkaardige overtredingen van de taalwetgeving? Wie is verantwoordelijk voor deze wetsovertreding? Wat zal de minister doen om dergelijke incidenten in de toekomst te vermijden?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De Post bevestigt dat de in Wemmel verspreide folder inderdaad Franstalige adressen van straten in Nederlandstalige gemeenten bevatte. De Post heeft geen weet van gelijkaardige incidenten. Het gaat om een administratieve vergissing, waarvoor De Post zich verontschuldigt. Om in de toekomst gelijkaardige taalwetovertradingen te vermijden, worden nieuwe instructies uitgevaardigd.

04.03 Simonne Creyf (CD&V): De minister bevestigt onze vaststellingen. Hij heeft instructies gegeven opdat de feiten zich niet zouden herhalen. Zulke zaken liggen immers zeer gevoelig in

facilités sont en effet très sensibles à ce genre d'incidents.

L'incident est clos.

05 Question de M. André Perpète au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la restriction horaire du Rail Pass" (n° 2633)

05.01 **André Perpète** (PS): Le Rail Pass propose dix voyages à prix réduit, mais uniquement à partir de 9h01 du matin, restriction justifiée par la SNCB par le souci de ne pas encombrer les trains de navetteurs. Il n'y a pourtant pas de restriction pour les heures de pointe du soir.

Existe-t-il des statistiques de clientèle potentielle pour le Rail Pass aux heures de pointe ?

La suppression de la restriction horaire ne satisferait-elle pas les clients excentrés, notamment la majorité de ceux du Luxembourg, et les objectifs de l'agenda 21 ?

Que pensez-vous de l'idée d'étendre au Rail Pass la suppression de la restriction horaire dont bénéficie le Go Pass en gare d'Arlon ?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: (*en français*): La restriction touche l'heure de pointe du matin, car le trafic du soir est plus étalé dans le temps.

En l'absence de statistiques, un sondage partiel a montré que le Rail Pass peut concerner un tiers de la clientèle.

J'ai demandé à la SNCB la raison pour laquelle le Rail Pass ne bénéficie pas de la suppression de la restriction horaire décidée pour le Go Pass, et que je ne m'explique pas.

05.03 **André Perpète** (PS): Je ne voudrais pas que la situation soit revue à la baisse pour tout le monde !

La dérogation était nécessaire pour les étudiants, afin de leur éviter de rejoindre les centres universitaires le dimanche soir au lieu du lundi matin.

faciliteitengemeenten.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer André Perpète aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beperkt gebruik van de Rail Pass wat de uren betreft" (nr. 2633)

05.01 **André Perpète** (PS): Een Rail Pass geeft recht op tien treinritten tegen verminderde prijs, maar mag enkel vanaf 9.01 uur 's ochtends worden gebruikt. Volgens de NMBS geldt die beperking om te voorkomen dat de forenzentreinen overvol zouden zitten. Voor de spitsuren 's avonds geldt er echter geen enkele beperking.

Zijn er statistieken over het potentieel aantal Rail Pass-cliënten in de spitsuren ?

Zou men met een afschaffing van die beperking niet tegemoet komen aan de wensen van de cliënten uit verderaf gelegen gebieden, zoals de meeste reizigers uit Luxemburg? Zou men dank zij die afschaffing ook niet aan de doelstellingen van agenda 21 kunnen voldoen?

Wat vindt u van het voorstel om de afschaffing van de gebruiksbeperking in het station van Aarlen die geldt voor de Go Pass, uit te breiden tot de Rail Pass?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Frans*): De beperking geldt enkel voor de spitsuren 's ochtends omdat het avondverkeer meer in de tijd is gespreid.

We beschikken niet over statistieken, maar uit een beperkte steekproef blijkt dat een derde van de reizigers van de Rail Pass gebruik zou kunnen maken.

Ik heb aan de NMBS gevraagd waarom de afschaffing van de gebruiksbeperking in de tijd wel geldt voor de Go Pass en niet voor de Rail Pass. Voor mij is het een raadsel.

05.03 **André Perpète** (PS): Het is helemaal mijn bedoeling niet dat de toestand in het nadeel van alle reizigers gewijzigd wordt!

Deze afwijking werd ingevoerd om te verhinderen dat de studenten al op zondagavond in plaats van op maandagochtend naar de universitaire centra moeten vertrekken.

Bovendien valt niet te vrezen dat het traject

De plus, sur la portion entre Marloie et Ciney de la ligne vers Luxembourg, une surcharge n'est pas à craindre, car les trains ne sont jamais pleins.

L'incident est clos.

06 Question de M. Servais Verherstraeten au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le train L reliant Herentals à Anvers" (n° 2755)

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le train L sur la ligne Herentals-Anvers circule avec des automotrices vétustes. Il serait éventuellement possible de faire rouler ces voitures avec des nouvelles locomotives diesel au départ de Mol. On pourrait à tout le moins utiliser sur cette ligne des locomotives d'un type plus moderne et plus confortable, comme le type M6, par exemple.

La SNCB a-t-elle des projets en ce sens? Dans l'affirmative, à partir de quand le remplacement peut-il avoir lieu? La SNCB envisage-t-elle la possibilité de prévoir, à l'occasion de l'instauration des nouveaux horaires et après la fin des travaux à Anvers, une offre plus étoffée sur les lignes au départ de Mol-Herentals et de Turnhout à destination d'Anvers et de Bruxelles? Projette-t-on une étude en la matière? Dans l'affirmative, quand en connaissons-nous les résultats?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Un autre type de voitures sera utilisé sur la ligne L Herentals-Anvers, ce qui procurera davantage de confort aux voyageurs. Un train L au départ de Mol nécessiterait du personnel et du matériel supplémentaires. Cette possibilité n'est donc pas envisagée. La SNCB prépare effectivement une offre complètement nouvelle, mais ce sera seulement pour dans quelques années.

06.03 Servais Verherstraeten (CD&V): J'espère que ce gain de confort sera maintenu après la fin des travaux.

L'incident est clos.

07 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'aménagement d'un contournement ferroviaire derrière la Rietstraat à Malines dans le cadre du projet ferroviaire 'Diabolo'" (n° 2627)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): Le projet 'Diabolo' de la SNCB, qui implique l'aménagement d'une voie

Marloie-Ciney met een overbezetting te kampen krijgt. Op dat traject zitten de treinen nooit vol.

Het incident is gesloten.

06 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de L-trein Herentals-Antwerpen" (nr. 2755)

06.01 Servais Verherstraeten (CD&V): De L-trein op de lijn Herentals-Antwerpen spoort met verouderde motorrijtuigen. Men zou deze stellen eventueel met nieuwe diesellocomotieven kunnen laten rijden met vertrek vanuit Mol. Op zijn minst zou men locomotieven van een moderner en comfortabeler type, bijvoorbeeld het M6-type, kunnen inzetten op deze lijn.

Heeft de NMBS plannen in die richting? Zo ja, vanaf wanneer kan de vervanging gebeuren? Overweegt de NMBS de mogelijkheid om bij het ingaan van de nieuwe dienstregeling en na het beëindigen van de werken in Antwerpen voor een groter aanbod te zorgen op de lijnen vanuit Mol-Herentals en Turnhout naar Antwerpen en Brussel? Wordt ter zake een studie gepland? Zo ja, wanneer zal men de resultaten hiervan kennen?

06.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Er zal een ander type rijtuigen worden ingezet op de L-lijn Herentals-Antwerpen, wat de reizigers meer comfort zal bieden. Een L-trein uit Mol vereist extra materieel en personeel en wordt niet in overweging genomen. De NMBS werkt wel aan een volledig nieuw aanbod, maar dat is pas voor binnen enkele jaren.

06.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Hopelijk zal het extra comfort behouden blijven na de werken.

Het incident is gesloten.

07 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de spoorbypass achter de Rietstraat te Mechelen in het kader van het spoorproject 'Diabolo'" (nr. 2627)

07.01 Inge Vervotte (CD&V): Het Diabolo-project van de NMBS brengt de aanleg van een treinspoor

de chemin de fer derrière la Rietstraat à Malines, suscite des inquiétudes auprès des riverains. La décision concernant l'aménagement de cette voie est-elle définitive? Des solutions de rechange ont-elles été examinées? Qui a pris la décision en question?

07.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Le projet Diabolo se situe en grande partie sur le territoire flamand. Une étude globale d'incidence sur l'environnement a été réalisée et un bureau d'études indépendant a examiné une série de trajets possibles. Je transmettrai ce rapport à Mme Vervotte. Sur la base de celui-ci, le gouvernement flamand a pris une décision de principe : la ligne de chemin de fer suivra la berme centrale de l'autoroute E19 et quittera celle-ci à Malines. La Rietstraat longe le trajet choisi et il y aura inévitablement certaines conséquences pour les riverains.

Un consortium de bureaux d'études indépendants a développé des projets d'étude d'incidence sur l'environnement (EIE) plus détaillés. Toutes les informations disponibles ont été fournies dans le cadre de l'enquête publique, en février et en mars. La Région flamande élaborera le projet EIE. Jusqu'à présent, la SNCB n'a pas participé aux travaux préparatoires.

Une concertation sera organisée avec les riverains et les travaux commenceront au second semestre de l'année 2006, pour autant toutefois qu'un permis d'urbanisme ait été accordé.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): J'examinerai le rapport. Je me réjouis d'apprendre qu'il ne s'agit que d'une décision de principe et que les riverains doivent encore être consultés.

L'incident est clos.

08 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le cinquième prolongement sujet à caution de contrats à durée déterminée à la Poste" (n° 2693)

08.01 Inge Vervotte (CD&V): La Poste aurait annoncé à un nombre important de collaborateurs la cinquième prolongation de leur contrat, ce qui est en principe contraire à la législation du travail. De combien de personnes s'agit-il en Flandre et en Wallonie? Qui a pris cette décision? Qu'en pensent les syndicats?

achter de Rietstraat in Mechelen met zich. De omwonenden maken zich zorgen. Is deze route een zekerheid? Werden er alternatieven bestudeerd? Wie heeft beslist om dit traject te nemen?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Het grootste deel van het Diabolo-project ligt op Vlaams grondgebied. Er werd een overkoepelend milieu-effectenrapport opgesteld en een onafhankelijk studiebureau heeft in dat verband een aantal mogelijke routes onderzocht. Ik zal mevrouw Vervotte dit rapport bezorgen. De Vlaamse regering heeft op basis daarvan een principebeslissing genomen: de spoorlijn zal over de middenberm van de E19 lopen en die in Mechelen verlaten. De Rietstraat ligt aan de gekozen route en zal daar onvermijdelijk gevolgen van ondervinden.

Een consortium van onafhankelijke studiebureaus heeft meer gedetailleerde project-MER's opgesteld. Alle beschikbare informatie werd bekendgemaakt tijdens het openbaar onderzoek in februari en maart. Het Vlaams Gewest zal het project-MER uitwerken. De NMBS was dus tot nu toe niet betrokken bij de voorbereidingen.

Er zal overleg worden gepleegd met de buurtbewoners en de werken zullen in de helft van 2006 beginnen, op voorwaarde dat er dan een stedenbouwkundige vergunning is.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik zal het rapport bestuderen. Het verheugt mij dat het enkel om een principebeslissing gaat en dat er nog overleg met de buurtbewoners komt.

Het incident is gesloten.

08 Vraag van mevrouw Inge Vervotte aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de dubieuze 5de verlenging van contracten van bepaalde duur bij De Post" (nr. 2693)

08.01 Inge Vervotte (CD&V): De Post zou een aanzienlijk aantal personeelsleden hebben meegedeeld dat ze hun contract voor een vijfde keer ZAL verlengen. Normaal gezien is dat in strijd met de arbeidswetgeving. Om hoeveel personen gaat het in Vlaanderen en in Wallonië? Wie heeft deze beslissing genomen? Wat vinden de vakbonden hiervan?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (en *néerlandais*): La Poste va prolonger pour la cinquième fois le contrat de 855 collaborateurs, 117 à Bruxelles, 499 en Flandre et 239 en Wallonie. La décision a été prise par le comité de direction, qui recourt ainsi à une possibilité légale de déroger aux règles. L'inspection sociale a donné son accord à cet effet. La seule autre possibilité consistait à licencier les intéressés, à qui on ne pouvait pas proposer de contrat à durée indéterminée. La Poste accompagnera les personnes qui quitteront l'entreprise après cette dernière prolongation dans la recherche d'un nouvel emploi.

Il s'agit d'une mesure exceptionnelle et peu agréable, mais c'était le moindre mal.

08.03 Inge Vervotte (CD&V): Je regrette énormément cette énième prolongation. Après notre visite de travail, nous connaissons la situation sur le terrain. Le personnel a besoin de perspectives. Une prolongation ronge la motivation.

L'incident est clos.

La réunion publique de commission est levée à 15h.30.

08.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De Post zal het contract van 855 personeelsleden voor een vijfde keer verlengen. Het gaat om 117 mensen in Brussel, 499 in Vlaanderen en 239 in Wallonië. Dit is een beslissing van het directiecomité, dat hiermee gebruik maakt van een wettelijke mogelijkheid om af te wijken van de regels. De sociale inspectie heeft daarvoor toestemming gegeven. Het alternatief was de betrokkenen te ontslaan. Hun een contract van onbepaalde duur aanbieden, zat er niet in. De Post zal degenen die na deze laatste verlenging het bedrijf verlaten, begeleiden om ander werk te vinden.

Het is een uitzonderlijke en niet zo aangename maatregel, maar het was het minste kwaad.

08.03 Inge Vervotte (CD&V): Ik betreur het enorm. We weten na een werkbezoek hoe de situatie is. De mensen willen perspectieven krijgen. Een verlenging vreet aan de motivatie.

Het incident is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.30 uur.