



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

05-05-2004

Après-midi

woensdag

05-05-2004

Namiddag

<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

Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le 5e prolongement sujet à caution de contrats à durée déterminée à la Poste" (n° 2693) 15

Orateurs: **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

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) 15

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 5 MAI 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 5 MEI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.37 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.37 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, toen we enkele weken geleden naar aanleiding van één van die bewuste megaministerraden – of showministerraden of hoe men het ook noemen wil –, de ministerraad van Gembloux, vernamen dat er een beslissing gevallen was om het goederenvervoer per spoor te ondersteunen met 30 miljoen euro hebben we dat toegejuicht. Het is in elk geval een heel ander signaal dan wat we oorspronkelijk konden lezen in het Move 2007-plan waar er in een afbouw van het goederenvervoer per spoor voorzien was. We staan achter alle mogelijke initiatieven die het goederenvervoer per spoor bevorderen.

Toch moeten we dergelijk initiatief in een ruimere context van mobiliteit durven plaatsen. Ik ben, en u waarschijnlijk ook, reeds benaderd door afgevaardigden van de binnenvaart die zich zorgen maken en zeer negatief gereageerd hebben op deze beslissing omdat ze vrezen dat er oneigenlijk gebruik gemaakt zou worden van deze subsidiëring om goederenstromen die nu met de binnenvaart vervoerd worden naar het spoor te halen. Men zou dan een ongewenste concurrentie op gang brengen tussen de binnenvaart en het goederentransport per spoor. In dit verband heb ik een paar vragen.

Bent u op de hoogte van deze negatieve reacties vanuit de sector van de binnenvaart? Ik vermoed van wel, maar ik had graag uw visie hierop gezien. Ik heb namelijk een lang gesprek gehad met hen en ik ben er zelf ook niet gerust in dat die concurrentie niet zou optreden.

Hoe denkt u te kunnen tegengaan dat er vanuit mobiliteitsoogpunt een contraproductieve goederenverschuiving zal gebeuren van de

01.01 Jos Ansoms (CD&V): Lors du Conseil des ministres extraordinaire de Gembloux, 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

binnenvaart naar het spoor?

Wat denkt u van een andere piste om op Europees niveau te ijveren voor een statuut van universele dienstverlening, subsidieerbaar voor de bouw, het onderhoud en de exploitatie van de overslagterminals zelf?

Een van de grote zaken die eigenlijk in de weg staan om voor een korte afstand van de vrachtwagen naar het spoor of omgekeerd te werken, is eigenlijk de hoge kostprijs – zeker op relatief korte afstand – van de overslagactiviteiten.

Zou het niet beter zijn dat men op Europees niveau probeert de overslagactiviteit als dusdanig uit de kostenstructuur te halen van het transport, waardoor men redelijkerwijze mag verwachten dat er veel meer gebruik van zal worden gemaakt om te switchen tussen de ene transportmodus en de andere?

Dat waren enkele vragen.

01.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik zou eerst twee voorafgaande opmerkingen willen maken.

In de eerste plaats zou ik willen zeggen dat in het algemeen – ondanks de prijsverhogingen van de jongste maanden bij Cargo, die ook nodig waren – het volume toch vrij spectaculair aan het stijgen is. De commerciële activiteit die is ontwikkeld, geeft aanleiding tot een vrij duidelijke stijging van de cargo de eerste drie maanden van dit jaar.

Ten tweede, ik heb de mensen van de VZW Binnenvaart Vlaanderen en van de NV Zeekanaal ontvangen. We hebben er ook een uur of drie mee gesproken. Ik heb ze wel eerst een voorafgaande opmerking gegeven dat ik mij wat verwonderde over hun reactie. Toen de Vlaamse overheid – mijnheer Stevaert – de prijs voor de binnenvaart terecht heeft verminderd door de retributies spectaculair te laten dalen tot 0,01 euro, was dat in het voordeel van de binnenvaart. Dat was heel goed, maar toen heeft niemand van de NMBS bezwaar ingediend, stellende dat minder trafiek voor de NMBS het gevolg hiervan zou zijn, wat waarschijnlijk voor een klein of groot deel zo was. Men heeft toen gezegd dat het een goed type van vervoer was, dus waarom zou dat niet kunnen?

Als men een andere, eveneens ecologische manier van vervoer aantrekkelijk maakt, dan luidt de reactie dat dat slecht is voor de sector. Men kan niet tegelijkertijd aan de overheid vragen iets voor de eigen sector te doen en dat te verbieden voor een andere sector. Maar dat is eigenlijk meer een filosofische discussie. Ik heb dat de betrokken sector ook al gezegd, omdat ik dat ook fundamenteel vreemd vind.

De feiten zijn de volgende. De subsidies moeten ervoor zorgen dat de prijzen van een groot aantal transportmogelijkheden niet dermate stijgen dat er niet meer voor wordt gekozen. Omdat de betrokkenen de exploitatierekeningen van het treinvervoer eigenlijk niet goed kennen, waren zij van het idee vertrokken dat de subsidies drastische prijsverlagingen teweeg zouden brengen, met als gevolg dat iedereen het spoor zou verkiezen en er geen gebruik meer zou worden

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

01.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: 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

gemaakt van de binnenvaart. De kostenstructuur en de rentabiliteit leren ons echter dat van het binnenlands cargovervoer momenteel 99% onrendabel is. Met die subsidiëring hoopt men 60 tot 70% rendabel te houden en geleidelijk aan dat percentage op te drijven. Het lukt ook wat beter, eerlijk gezegd. Het idee dat veel mensen zouden afhaken als de prijs werd verhoogd, is niet bewaarheid geworden.

Met die 30 miljoen euro vermijden wij dus dat wij hele stukken zouden moeten afstoten. Wij zouden 20 tot 30% moeten afstoten. Van die 20 tot 30% zou een gedeelte kunnen overschakelen op de binnenvaart. In die zin kan worden gezegd: doordat het spoor geen aandeel verliest, is er geen potentiële groei voor de binnenvaart. Dat is volgens mij niet de kritiek van de betrokken sector. Immers, het overblijvende deel zou de vrachtwagentransportsector ten goede komen. Ik heb dat uitgelegd aan de hand van statistieken en grafieken over wat wel en niet rendabel is, en ik denk dat de sector dat ook begrepen heeft. Dat diepgaand gesprek heeft ongeveer drie uur geduurd.

De basisveronderstelling was dus dat de prijs spectaculair zou dalen, omdat men op de markt zou komen en massa's marktaandeel zou afnemen. Dat is niet juist. We zullen verhinderen dat er massa's marktaandelen verloren gaan. Ik heb er toen bij de NMBS op aangedrongen dat een en ander toch in de prijs zichtbaar zou zijn door bijvoorbeeld een verlaging met 1%. Het is immers bizar om dertig miljoen euro te subsidiëren en daarvan niets te zien in de prijs. Dat was veeleer een opwelling van mij, waarop de NMBS heeft gezegd dat zij ermee rekening zou proberen te houden. Hoe dan ook, het punt was niet de verlaging met 1%; men dacht echt dat een en ander zou worden doorgerekend.

We hebben, ten tweede, afgesproken dat er geregeld contact zou zijn tussen de heer Clinckers van de NV Zeekanaal en de heer Maertens van de vzw. Een van de concrete punten die werden afgesproken, is dat er in het kader van de minder-hindermaatregelen voor het Antwerpse zal worden samengewerkt tussen NV Zeekanaal en B-Cargo. We leggen bijvoorbeeld geen extra treinen in richting Luik, omdat we ervan uitgaan dat we het transport via de binnenscheepvaart zullen opvangen. Er werd afgesproken om de problemen inzake de terminal en de verbinding via het water uit te discussiëren. De heren Descheemaeker, Clinckers en Martens zullen mekaar regelmatig zien.

Toen zij de vergadering verlieten, zei de heer Clinckers dat hij het begrepen had en dat er voor hem geen probleem meer was. De heer Maertens heeft gezegd dat hij mij geloofde, maar de zaak toch blijft volgen om er zeker van te zijn dat alles verloopt zoals werd gezegd. De ene persoon is al iets wantrouwiger dan de andere. De heer Maertens is geen West-Vlaming. Hij is kabinetschef geweest en is dus van nature meer wantrouwig.

Wat betreft de subsidiemogelijkheid, doen wij voor onze sector als volgt. Per handling die men doet krijgt men een subsidie. Er zijn twee componenten: per handling en per kilometer. De handling vanuit de binnenscheepvaart kunnen wij echter niet subsidiëren.

Ik geef een voorbeeld. In Wielsbeke is er een nieuwe terminal

interieure. 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.

vanwaar men naar Antwerpen wil, via de binnenscheepvaart. Die mensen zijn ook bij ons komen aankloppen om daarvoor een subsidie te krijgen. Wij kunnen die niet geven, omdat wij die bevoegdheid niet hebben. Op Europeesrechtelijk niveau zou het misschien wel kunnen.

Wat doet de NV Zeekanaal? Zij participeren voor 60% in die NV en zij rekenen op heel lange termijn hun kosten aan. Op die manier doen ze eigenlijk – al is dat misschien teveel gezegd – een indirecte en zeer trage subsidiëring. Dat is nipt. De verbinding van Wielsbeke naar Antwerpen via de binnenscheepvaart is de eerste twee jaar bijzonder nipt. De 30 miljoen subsidie is een deel per handling en een deel per kilometer.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor deze toelichting, maar ik wil wel een paar kleine randbemerkingen maken. U zegt dat toen uw goede vriend Stevaert de vaarrechten heeft doen dalen, de NMBS niet heeft geprotesteerd. Men kan dat natuurlijk niet vergelijken met deze situatie. Het ging om een bedrag dat veel kleiner was dan 30 miljoen euro.

01.03 Jos Ansoms (CD&V): La diminution des droits de navigation n'est pas du même ordre. Les 30 millions d'euros représentent un montant bien plus important.

01.04 Minister Johan Vande Lanotte: Was het bedrag procentueel kleiner?

01.05 Jos Ansoms (CD&V): In orde van grootte ging het misschien over 100 miljoen frank en hier zit men aan 1,2 miljard frank. Er is toch een groot verschil tussen dit bedrag en de tegenwaarde van het verlagen van de vaarrechten. In absolute cijfers was het een relatief klein bedrag ten opzichte van deze 30 miljoen euro.

01.05 Jos Ansoms (CD&V): L'observation par rapport aux personnes concernées n'est donc pas totalement justifiée.

In die zin was uw opmerking ten aanzien van die mensen niet helemaal terecht. Als ik het goed heb begrepen is het vooral de bedoeling om de markten te behouden.

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

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: In eerste instantie, ja.

01.07 Jos Ansoms (CD&V): Het bedrag van 30 miljoen euro wordt dan eigenlijk gebruikt om die 10 miljoen ton bij het spoor te houden?

01.08 Minister Johan Vande Lanotte: Die men door de liberalisering niet meer mag laten betalen en om de commerciële stukken te verhogen. Door de liberalisering krijgt men anders een verhoging van de tonnage door de lange afstanden te laten toenemen en de korte afstanden te laten afstoten. Voor België betekent dat vooral veel vrachtwagenvervoer door het land, bijvoorbeeld van Athus naar Antwerpen. Tegelijkertijd kan men dan ook de lange afstand ontwikkelen. Men behoudt dus een onderdeel en de rest kan ontwikkelen. Daarom heb ik gevraagd om tenminste 1% van de prijs proberen af te doen zodat men daarmee ook iets positief kan doen. De eerste stap van de liberalisering is natuurlijk dat men massaal markten verliest.

01.08 Johan Vande Lanotte, ministre: 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.

01.09 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, nog een laatste vraag of bemerking. Zou het niet goed zijn om uw administratie hierop te laten studeren en op Europees niveau proberen gedaan te krijgen dat men open en bloot de exploitatie van de overslag zou

01.09 Jos Ansoms (CD&V): Ne serait-il pas souhaitable de subventionner l'exploitation du transbordement au niveau

subsiidiëren? Dan moet men geen slinkse trucjes uithalen.

européen? Tous les artifices deviendraient ainsi inutiles.

01.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik sta daarvoor wel open.

De Europese Commissie heeft gezegd dat te liberaliseren. Na drie jaar hebben ze gezegd dat ze een probleem hadden. Nu beginnen ze mondjesmaat met andere zaken. Men moet dat dan voorleggen en ze doen dan zeer ingewikkeld, om uiteindelijk te zeggen dat ze anders een probleem hebben. Dat is het eigenlijk. Het is een vorm van hypocrisie: liberaliseren en dan subsidiëren. Dat is natuurlijk niet de meest verstandige manier. Ze zijn daar te ver gegaan. Voor mij is het punt dat men een systeem moet hebben waarbij het ecologisch belang en het mobiliteitsbelang van een bepaalde vervoersmodus, hetzij de binnenvaart of de trein, in rekening worden gebracht. Anders heeft men een immens probleem, zeker met de opening van Europa en de lage kosten van het wegtransport die veel belangrijker worden.

01.10 **Johan Vande Lanotte**, ministre: 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.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, le dernier contrat de gestion entre l'État et la Biac remonte au 25 août 1998 et a été conclu pour une durée de cinq ans prenant cours trente jours après sa publication au Moniteur belge, c'est-à-dire le 1^{er} octobre 1998. Il y aura donc bientôt six mois que ce contrat de gestion est dépassé. Dans le cadre de la privatisation de Biac, il est prévu de remplacer le système des contrats de gestion par un système de licence d'exploitation - à ne pas confondre avec le permis d'environnement délivré par la députation permanente du Brabant flamand, au grand dam des victimes bruxelloises de l'aéroport fédéral.

Comme le contrat de gestion, la licence d'exploitation devrait définir les limites dans lesquelles la Biac peut exercer son activité. Vu l'importance des enjeux et la volonté clairement affichée par certains opérateurs de doubler le nombre de mouvements tant diurnes que nocturnes à Bruxelles-National, ne pensez-vous pas qu'il serait temps que le gouvernement informe le parlement de ses intentions en la matière? Auriez-vous plutôt envie de communiquer ladite licence d'exploitation aux investisseurs et à la presse avant de nous en transmettre un exemplaire?

En attendant, monsieur le vice-premier ministre pourrait-il m'éclairer sur les questions suivantes?

- Quels seront les niveaux de trafic autorisés à Bruxelles-National dans le courant des dix prochaines années, dans le cadre de la licence d'exploitation?

- À quel quota de bruit par mouvement ou à quel niveau de bruit maximal les avions devront-ils satisfaire pour être autorisés à utiliser l'aéroport de Bruxelles-National de jour et éventuellement de nuit?

- Quel quota de bruit saisonnier comptez-vous accorder à la Biac pour les vols de nuit, si tant est que vous ne comptiez pas les remettre en

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?

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?

question?

- Comment avez-vous prévu de limiter la quantité de bruit produite le jour par l'aéroport? Quel est le rapport entre le niveau de bruit actuel et celui que vous envisagez?

- Quelles limites envisagez-vous d'imposer à la Biac pour ce qui concerne les autres formes de pollution imputables aux aéroports?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, l'article 5, § 3 de la loi de 1991 relative aux entreprises publiques prévoit que le contrat de gestion est prolongé de plein droit jusqu'à l'entrée en vigueur d'un nouveau contrat de gestion. Cela signifie que le contrat de gestion existant a été prolongé en bonne et due forme.

La communication de cette prorogation du contrat de gestion de Biac a été publiée au Moniteur belge le 3 octobre 2003. Contrairement à ce que vous prétendez, madame Nagy, il n'y a aucune lacune puisque le contrat de gestion est d'application.

Dans le cadre de la privatisation de Biac, le système des contrats de gestion sera remplacé par un système de licences d'exploitation. Avant de délivrer une licence d'exploitation à Biac, le gouvernement doit définir les conditions et modalités d'octroi ainsi que le contenu des licences; ces données doivent figurer dans un arrêté qui sera élaboré parallèlement à la procédure de transformation de Biac en société anonyme de droit privé. Cet arrêté est actuellement en préparation.

La Biac ayant introduit sa demande de permis environnemental, il est clair qu'il faudra tenir compte de cet élément et attendre plusieurs mois avant d'avoir une décision à ce sujet pour entamer, ensuite, les discussions relatives à la licence d'exploitation. De toute façon, l'octroi d'une licence d'exploitation ne doit pas être attendu avant le mois de septembre et ce, d'autant plus que le processus de privatisation nécessitera encore plusieurs mois. Entre-temps, le contrat de gestion reste d'application.

02.03 Marie Nagy (ECOLO): Je remercie le ministre pour ses réponses.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

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 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): Monsieur le président, monsieur le ministre, la SNCB a supprimé ces trains spéciaux couchettes que de nombreuses mutuelles, écoles, etc. empruntaient pour organiser les vacances de personnes âgées ou de jeunes. Elle a décidé de supprimer ces trains au motif que l'Union européenne interdit la subvention du transport international. Auparavant, les risques financiers de ces voyages spéciaux couchettes étaient assumés par l'ensemble des compagnies ferroviaires concernées.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous expliquer les termes de cette directive européenne? Pouvez-vous nous expliquer pourquoi la SNCB

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: 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.

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?

n'a pas proposé d'alternatives?

En effet, des centaines de jeunes, d'enfants, de personnes âgées devront dorénavant voyager en car. Or, vous savez que la sécurité des personnes est beaucoup moins garantie sur les routes. En outre, les cars contribuent à augmenter la pollution. Il me semble donc qu'il serait plus logique de rechercher une solution pour permettre à ces gens de voyager par train.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, madame Lalieux, il s'agit ici de l'application de la directive qui impose à la SNCB une situation qui ne nous semble pas nécessairement être la meilleure.

Ainsi, si l'on considère les trains saisonniers destinés aux sports d'hiver et les trains auto-accompagnés, en 2002, deux trains de nuit circulaient sur une base journalière (Bruxelles-Milan et Bruxelles-Chur). Les trains saisonniers circulaient déjà grâce à la SNCB qui assumait tous les risques, payait les frais et percevait les recettes. Pour les trains de nuit quotidiens, les risques étaient partagés. Il a été mis fin à cette situation car les risques financiers liés à la situation des trains de nuit Bruxelles-Milan ont dû être supportés par la SNCB seule. C'est pour cette raison que les trains de nuit ont été supprimés, même si pour les trains assumant la liaison Bruxelles-Chur, la décision a été reportée pendant quelque temps puisque la SNCB avait décidé de maintenir ce train jusqu'en décembre 2003. Cette mesure a permis à certains de continuer à emprunter ce train pour leurs déplacements de et vers la Suisse.

Élément clé: la directive indique que, contrairement au trafic ferroviaire intérieur, le trafic ferroviaire international ne peut bénéficier d'aucune subvention. Autrement dit, on ne peut accorder de subvention, même si c'est socialement très important. Par conséquent, cette activité doit couvrir les dépenses, ce qui n'a jamais été le cas. Plaider pour le maintien de ces liaisons à cause de leur caractère social, c'est la preuve que ce n'est pas trop cher, d'où leur raison d'être. Mais je répète que la directive européenne ne nous le permet pas.

Ensuite, il y a eu la CIBAT, société de wagons-lits, qui n'a pas pu poursuivre ses activités permanentes mais seulement saisonnières. Finalement, tous ces services ont été supprimés.

Pour ce qui concerne le trafic national, c'est à nous de décider du contenu du service universel: si nous voulons voir rouler un train entre telle et telle ville, nous payons et notre décision doit être suivie. Mais pour ce qui concerne le trafic international, ce n'est plus le cas.

Au niveau national encore, la nouvelle directive prévoit aussi la libéralisation d'une partie du réseau dans un futur plus ou moins proche.

Nous avons avancé des propositions au client, un client de la SNCB que nous tenons à garder, d'aménager dès mai 2004 des trains spéciaux comportant des voitures avec places assises en remplacement des voitures-couchettes. Evidemment, le confort y a perdu un peu, mais les jeunes s'en accommoderont certainement plus facilement que nous. Ou que moi!

03.02 Minister Johan Vande Lanotte: 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 coucetterijtuigen te vervangen door minder dure zitplaatsen.

Cette solution tout à fait praticable serait plus rentable. Bien sûr, ce service est moins performant, mais il servira quand même à rendre possibles les départs en vacances et remplira donc un rôle social.

03.03 Karine Lalieux (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse.

Il est clair que nous ne sommes pas en majorité au sein de l'Union européenne pour imposer nos propres volontés. J'espère que la SNCB trouvera une solution pour que ces voyages puissent se poursuivre dans la plus grande sécurité pour la majorité de nos jeunes, en tout cas pour les vacances d'hiver de cette année et de l'année prochaine.

L'incident est clos.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, in Wommel verspreidde De Post een tweetalige folder om de tijdelijke sluiting van het postkantoor van 1 april tot 5 april aan te kondigen. Ik heb deze folder hier bij.

De Franstaligen, zoals de Nederlandstaligen trouwens, worden in deze folder doorverwezen naar de kantoren van Zellik en Merchtem. In de Franstalige tekst dragen de postkantoren van Zellik en Merchtem echter Franstalige adressen. Bovendien is de vertaling foutief.

Wommel is een gemeente uit het Nederlands taalgebied met een speciale taalregeling voor Franstalige inwoners. De berichten en mededelingen die De Post in Wommel verspreidt moeten daarom tweetalig Nederlands-Frans zijn. Deze verplichting geldt ook voor straat- en gemeentenamen, voor zover er een officiële vertaling bestaat.

Merchtem en Asse, waar Zellik deel van uitmaakt, zijn echter gemeenten uit het Nederlands taalgebied en de straten hebben daar geen officiële Franse benaming. Franstalige straatnamen bestaan niet in Merchtem en Zellik. Ook in de Franse tekstversie van de folder moeten de adressen van de postkantoren in Zellik en Merchtem dus in het Nederlands worden vermeld.

Indien de folder uitgaat van het plaatselijk postkantoor, dan vloeit deze verplichting voort uit artikel 24 van de bestuursstaalwet. Komt de folder van de centrale diensten van De Post, dan is artikel 40 van toepassing. Bovendien, mijnheer de minister, kan in deze situatie nog een bijkomend argument worden aangehaald. De postkantoren van Zellik en Merchtem zijn allebei diensten die uitsluitend het Nederlands als bestuursstaal gebruiken. Volgens de Vaste Commissie voor Taaltoezicht moeten de adressen van diensten die vermeld worden in anderstalige teksten worden opgesteld in de taal die door de

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.

04.01 Simonne Creyf (CD&V): La Poste a distribué à Wommel 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. Wommel 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

taalwetgeving aan deze diensten is opgelegd. Ik denk dat we hier dus inderdaad duidelijk te maken hebben met een overtreding van de taalwetgeving.

Mijnheer de minister, mijn vragen hierover zijn de volgende. Kunt u dit bericht bevestigen? Hebt u weet van gelijkaardige overtredingen van de taalwetgeving door De Post? Wat is volgens u de oorzaak geweest van deze zaak? Welke maatregelen zult u nemen teneinde dat soort vervelende, plagerige inbreuken in de toekomst te vermijden?

04.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: De Post heeft mij inderdaad bevestigd dat in de bewuste tweetalige folder in de Franse tekst de straatnamen van de homogeen Nederlandstalige gemeenten Merchtem en Zellik vooral in het Frans werden weergegeven. De Post heeft geen kennis van andere gelijkaardige overtredingen van de taalwetgeving. Volgens De Post ligt een administratieve vergissing aan de basis van deze handelswijze waarbij de wet werd overtreden.

De Post zegt dat er opnieuw instructies werden gegeven aan de bevoegde diensten om er in elk geval voor te zorgen dat zo'n inbreuk niet meer zal plaatsvinden. De Post wil benadrukken dat zij gehecht is aan het respect voor de taalwetgeving en het incident betreurt. Via de instructies probeert zij zo'n administratieve vergissing te vermijden.

04.03 **Simonne Creyf** (CD&V): Dank u, mijnheer de minister. U bevestigt dus wat wij ook hebben vastgesteld. Ik neem er akte van dat u maatregelen zult nemen en dat u instructies hebt gegeven opdat dit niet meer zou gebeuren. U moet weten dat Nederlandstalige personen in de faciliteitengemeenten bijzonder gevoelig zijn voor dat soort aangelegenheden.

*Het incident is gesloten.
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 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): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, comme le décrit la publicité de la SNCB, le Rail Pass permet d'effectuer dix voyages simples entre deux gares belges au choix pour le prix de 62 euros en deuxième classe et de 96 euros en première classe. Cette offre tarifaire qui est très attractive est toutefois assortie d'une restriction horaire qui constitue un handicap majeur pour les voyageurs effectuant un long trajet. En effet, le Rail Pass n'est utilisable du lundi au vendredi qu'à partir de 09.01 heures le matin, en dehors des vacances scolaires et des fêtes de fin d'année.

Cela a pour conséquence, par exemple, que la majorité des usagers de la province de Luxembourg, notamment, se sentent lésés par cette offre puisque s'ils veulent se rendre au nord du pays ou même à Bruxelles, en partant après 09.01 heures d'Arlon, ils ne peuvent

de cette infraction? Quelles mesures le ministre compte-t-il prendre pour éviter que pareils incidents se reproduisent?

04.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: 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 facilités sont en effet très sensibles à ce genre d'incidents.

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 stastieken over het potentieel aantal Rail Pass-clients in de spitsuren?

arriver à Bruxelles plus tôt que 12.20 heures et s'ils veulent se rendre à Ostende, ils ne peuvent y arriver avant 13.45 heures. Ce ne doit pas être bon pour le secteur horeca de votre ville, monsieur le ministre. Cela, vous en conviendrez, réduit nettement le temps disponible à destination. Si l'usager veut profiter pleinement de sa journée, il peut évidemment partir plus tôt mais alors au tarif de 16,30 euros, c'est-à-dire plus du double du tarif Rail Pass. A ce moment, l'offre devient moins compétitive par rapport à la voiture.

Le principal argument avancé par la SNCB pour cette restriction horaire est de ne pas vouloir encombrer les trains des navetteurs qui se rendent à leur travail. Cela peut paraître un argument logique à première vue mais il est déjà plus étonnant que cela ne joue pas dans le sens des retours du soir, où, là, il n'y a pas de restriction horaire. Tant mieux, mais les navetteurs qui partent doivent quand même bien rentrer, je crois!

J'aurais voulu savoir si vous disposiez de statistiques du potentiel de clientèle susceptible d'utiliser le Rail Pass aux heures de pointe.

De façon générale, ne pensez-vous pas qu'il serait indiqué de supprimer cette restriction horaire pour satisfaire à la fois les clients excentrés et les objectifs de l'Agenda 21?

De plus, on peut constater, en tout cas au départ de la province du Luxembourg, que ce n'est pas dans cette partie-là du réseau qu'il y a le plus de voyageurs et que cela n'encombrerait pas les trains.

Enfin, dans la négative, étant donné l'exception qui avait été faite pour le Go Pass, après de très longues discussions, pour que les étudiants puissent prendre le train avant 09.00 heures, je vous demande si vous pensez qu'il est possible d'envisager d'étendre cette mesure au Rail Pass. J'aurais voulu connaître votre sentiment à ce sujet.

05.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Perpète, le prix attractif du Rail Pass, surtout sur les longues distances, est bien entendu lié à l'acceptation de restrictions horaires par les clients, vous ne le contestez pas. Celles-ci ont effectivement pour but de ne pas entraîner un phénomène de saturation des trains aux heures de pointe, ce qui permet ainsi de maintenir une capacité suffisante pour la clientèle la plus fidèle des trains, à savoir les détenteurs d'une carte de train.

Cette préoccupation est surtout valable pour les trains de pointe du matin car, remarquablement, le soir, les retours des navetteurs sont beaucoup plus étalés dans le temps.

L'encombrement des trains de navetteurs se fait davantage sentir le matin. En effet, s'ils commencent leur journée environ à la même heure, ils ne la terminent pas tous au même moment. Je ne dispose pas de statistiques détaillées, mais sur la base de sondages partiels, le potentiel global du Rail Pass aux heures de pointe en semaine est estimé à un tiers des déplacements effectués actuellement. C'est non négligeable et susceptible d'entraîner un impact budgétaire sérieux.

Une étude ayant pour but une nouvelle phase de simplification est en cours. A cette occasion, l'ensemble du tarif et les conditions d'utilisation pourraient être évalués. Pour l'instant, on ne changera

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 gebruiksbepierking in het station van Aarlen die geldt voor de Go Pass, uit te breiden tot de Rail Pass?

05.02 Minister Johan Vande Lanotte: 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 gebruiksbepierking in de tijd wel geldt voor de Go Pass en niet voor de Rail Pass. Voor mij is het een raadsel.

rien, mais il faut envisager une simplification tarifaire. De toute façon, en ce qui concerne les trajets de plus de 150 kilomètres, on peut le faire pour les Go Pass, mais pas pour les Rail Pass. Il faut de toute façon envisager une modification, mais il faut examiner comment aboutir à une simplification tarifaire. Il y a un déséquilibre que je ne peux m'expliquer. Votre question m'a amené à demander pourquoi on fait une exception pour le Go Pass et non pour le Rail Pass. Je n'ai pas encore de réponse, mais j'en ai explicitement demandé la raison.

05.03 André Perpète (PS): Monsieur le président, les dernières phrases de M. le vice-premier ministre me laissent quelque peu inquiet. Mon intention n'est certainement pas de vouloir rallier tous les voyageurs à la baisse en disant que personne ne peut partir avant 9h01. La Flandre compte certainement aussi des endroits plus reculés. Je parle d'Arlon parce que je connais bien ce trajet. Il faut 2h40 avec la plupart des trains pour se rendre à Bruxelles et plus de 3 heures pour se rendre à Bruges, Ostende ou Anvers, lieux touristiques bien connus.

Pour les étudiants, il était très important qu'ils puissent obtenir cette dérogation, sous peine de les obliger à repartir le dimanche soir plutôt que le lundi matin pour être présents aux cours dans les centres universitaires dès 8h30, 9h, voire 10h du matin. Aussi, je me réjouis de cette dérogation qui est très importante pour les étudiants.

On peut considérer que les utilisateurs du Rail Pass n'ont peut-être pas la même exigence pour les horaires. Mais si la justification est réellement de ne pas vouloir encombrer les trains de navetteurs le matin aux heures de pointe, je tiens à faire remarquer que les trains sur une partie du trajet, comme par exemple entre Arlon, Marloie et Ciney ne sont de toute façon pas complets, quelle que soit l'heure.

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

De **voorzitter**: Vraag nr. 2667 van mevrouw Van der Auwera wordt ingetrokken.

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 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): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de L-treinen van Herentals naar Antwerpen sporen met erg verouderde motorrijtuigen. Op de lijn 15 werden recent nieuwe dieselmotorwagens ingezet. Na de kinderziekten beginnen ze behoorlijk te functioneren en leveren ze een meerwaarde op.

Mijnheer de minister, bestaat de mogelijkheid om op de lijn Herentals-Antwerpen nieuwe dieselmotorwagens te laten rijden en desgevallend de lijn Herentals-Antwerpen uit te breiden door ze te laten vertrekken vanuit Mol in plaats van uit Herentals? Dit zal, mijns inziens, nauwelijks meerkosten teweegbrengen maar een pak meer comfort en rendabel aanbod bieden.

Mocht uw antwoord negatief zijn, vraag ik me af of men niet met nieuwer en moderner materiaal kan rijden? Er zijn immers nieuwe

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

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

M6-rijtuigen beschikbaar. Neemt de NMBS dit in overweging? Vanaf wanneer zou dit mogelijk zijn?

Mijnheer de minister, ik begrijp dat het uitbreiden van de dienstverlening op deze lijn voor een stuk afhankelijk is van de beëindiging van de werkzaamheden in het station van Antwerpen. Is het niet mogelijk het studiewerk terzake reeds aan te vangen zodat een groter aanbod vanuit Mol-Herentals en Turnhout naar Brussel en Antwerpen mogelijk wordt? Is de NMBS bereid dit studiewerk uit te voeren? Binnen welke termijn zou dit studiewerk afgerond kunnen zijn?

06.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, collega's, de L-trein Herentals-Antwerpen wordt gereden met elektrische motorrijtuigen van het type Sprinter, een zeer toepasselijke naam voor een motorrijtuig.

Voor de ringwerken rond Antwerpen zal deze L-trein met elektrische motorrijtuigen van het type Break worden verzekerd, met een nieuw tussenrijvoertuig uitgerust in 1992. Dit materiaal wordt doorgaans als comfortabeler beschouwd. U zult begrijpen dat ik me een beetje op de sessie van Jongens en Wetenschap voel. Ik weet niet wat het type Sprinter is, noch wat de Break is. Men zegt me dat het comfortabeler is. Het is alleszins een verbetering.

Een vertrek van de L-trein vanuit Mol vraagt extra materiaal en personeel. Dit ligt thans niet ter studie en is niet gepland. De NMBS is wel bezig om tegen december 2006 - een heel belangrijk moment voor de NMBS omdat een aantal werken in mekaar zullen worden gepuzzeld - een vernieuwd treinaanbod te kunnen aanbieden. De verbinding vanuit de Kempen naar Brussel en Antwerpen zal hierin bestudeerd worden. Op dat vlak staat men nog in de beginfase.

Er moeten op dat vlak nog heel veel uitgangspunten bekeken worden. Op dit moment is men nog niet zo ver. Ook de M6-rijtuigen zijn nog niet massaal in vervanging. Die inbreng gebeurt druppelsgewijs. In elk geval, de L-trein zal tijdens de werken in Antwerpen toch met een beter comfort ingebracht worden. De NMBS doet dat ook om op die manier reizigers aan te trekken. Ze maakt gebruik van de werken rond Antwerpen om een beetje publiciteit te maken voor de eigen zaak.

06.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik hoop dat die meer moderne stellen ook na de beëindiging van de werkzaamheden aan de ring van Antwerpen zullen kunnen aangewend worden. Indien er dan geen vernieuwing van het materieel mogelijk is, hoop ik dat ten minste dit voordeel gehandhaafd blijft, in het belang van de rendabiliteit van die lijnen. We volgen de zaak van nabij.

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

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 **Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises**

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: 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.

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): Mijnheer de voorzitter, excuseer voor de vertraging en bedankt om mij toch de gelegenheid te geven deze vragen te stellen.

Het gaat hem natuurlijk om het project-Diabolo. Wij weten dat als men zo'n grote infrastructuurwerken doet – ik ben daar absoluut voorstander van, want ik denk dat het een heel goede zaak is – men natuurlijk ook organisatorisch te werk moet gaan. Men weet dat men dan natuurlijk ook altijd een aantal omgevingen tegen krijgt. Ik heb een petitie gekregen van de bewoners van de Rietstraat omdat zij er toch wel erg van geschrokken zijn hoe dit Diabolo-project invloed zal hebben op hun omgeving.

Mijnheer de minister, is de aanleg van deze spoorbypass in de omgeving reeds een besliste en uitgemaakte zaak? De inwoners klagen dat zij van de NMBS niet meer dan een summiere opsomming hebben gekregen van de mogelijke alternatieven, zonder uitleg waarom deze trajecten verworpen zouden zijn. Wij zouden dan ook graag willen weten welke concrete alternatieven er bestudeerd zijn. Wat is de kostprijs van elk alternatief in vergelijking met het voorkeurproject? Hebben het project, de voorkeur en de alternatieven een gelijke mobiliteitswaarde? Zo neen, welk project steekt er in dat verband bovenuit en in welk opzicht? Indien een bepaald alternatief meer mobiliteitsvoordelen zou bieden, waarom zou men daar bijvoorbeeld niet voor opteren? Hoeveel mensen worden er bij die alternatieven en bij het uiteindelijk gekozen tracé gehinderd? Welk alternatief houdt de minste hinder in voor mens en omgeving, zowel wat betreft geluidsoverlast, trillingen in de woning bij het passeren van de trein, visuele hinder, verstoring van de nachtrust, veiligheid alsook hinder tijdens de werken? Wie heeft de alternatieven bestudeerd? Is dat een orgaan of dienst van de NMBS zelf, die uiteraard belanghebbende is in het dossier, of is dat een onafhankelijke instantie? Vindt u niet dat de werken die een grote commotie oproepen, best bestudeerd worden door bijvoorbeeld een onafhankelijke studiegroep? In welke omgevingsbeschermende maatregelen voorziet de NMBS inzake de negatieve effecten van het project, zowel op mens als milieu? Welke timing wordt in het milieueffectrapport vooropgesteld voor in het begin van de werken en het einde van de werken?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte: Het Diabolo-project ligt voor het grootste gedeelte op het grondgebied van het Vlaams Gewest en staat nog ter discussie. Dat is geen nieuw plan: men heeft het al een tijdje geleden gelanceerd. In 2001-2002 werd in overleg met de administratie van het Vlaams Gewest een plan-MER opgemaakt. Een plan-MER is eigenlijk het overkoepelende MER. Dan zijn er nog project-MER's die de zaak nog moeten uitvoeren. Dat is de nieuwe reglementering: plan-MER en project-MER.

De plan-MER's hebben een aantal tracévarianten onderzocht op basis van de klassieke MER-disciplines, maar ook op gebied van ruimtelijke ordening en mobiliteit. Die studie, dus de plan-MER, is uitgevoerd door het onafhankelijk en op dit gebied deskundig studiebureau Resource Analyses. Die studie heb ik niet en ik zie dat veel vragen daarover gaan. Ik heb genoteerd deze studie aan Inge Vervotte te

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

sturen. Ik zal vragen dat u die krijgt, omdat ik denk dat daar veel antwoorden in zitten.

Op basis van de resultaten van deze studie heeft de Vlaamse regering – zij is het die beslist – in haar beslissing van 15 juli 2002 een principiële tracékeuze bepaald.

Deze keuze bestond erin dat een nieuwe spoorlijn via de middenberm van de E19 zou lopen, ter hoogte van Mechelen-Zuid de middenberm zou verlaten en van daaruit aansluiting zou zoeken met het project spoorbypass Mechelen, dat ten oosten van de bestaande spoorlijnen 25 en 27 is gesitueerd. Aangezien de woonwijk ter hoogte van de Rietstraat in Mechelen paalt aan het talud van de spoorlijn 27 – met name aan de oostzijde –, is het onvermijdelijk dat het project een zekere invloed zal hebben op deze woonwijk.

Ondertussen is ook het eigenlijke project-MER opgestart. Het MER wordt uitgevoerd door het consortium van onafhankelijke, deskundige studiebureaus Aeolus-ERM. Ook hier moet volgens de bepalingen een studiebureau dat doen, en niet de NMBS.

Voor de eerste fase werd voor het tracégedeelte op het Vlaams Gewest een kennisgevingdossier opgemaakt, waarin de stand van zaken wordt gegeven van wat de Vlaamse regering in principe heeft beslist. In de loop van februari-maart 2004 werd het in de betrokken gemeenten aan een openbaar onderzoek onderworpen. In het kennisgevingdossier was onder andere ook een samenvatting opgenomen van het plan van Resource Analyses. De elementen waren dus in het openbaar onderzoek vervat, waarbij de alternatieven en de resultaten werden gegeven.

Na evaluatie van het openbaar onderzoek zullen de cellen MER van het Vlaams Gewest de richtlijnen opleggen, op basis waarvan de deskundigen hun MER-studies zullen uitvoeren. In deze MER-studies zullen uiteindelijk ook de milderende maatregelen en eventuele compensaties worden opgelegd, die door de onafhankelijke MER-deskundigen noodzakelijk worden geacht in het kader van de realisatie van het project. Ik laat opmerken dat op dit moment de NMBS er eigenlijk niet bij betrokken is. De studiedienst voert dat uit.

Op de toelichtingsvergadering, die in samenspraak tussen de stad Mechelen en de NMBS op 18 maart 2004 voor de betrokken wijk werd georganiseerd, werd door de MER-deskundigen gesteld dat bij de opmaak ervan ruim overleg zal worden gepleegd met de betrokken inwoners.

Volgens de huidige planning zou de MER-studie tegen eind 2004 afgerond zijn, zouden de werken kunnen worden aangevat in de eerste helft van 2006, na het verkrijgen van een stedenbouwkundige vergunning, en zou het project eind 2010 in dienst kunnen worden genomen. U weet echter dat ik heb gezegd dat eind 2009 mij beter uitkomt. Men zou een klein beetje sneller moeten werken.

07.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Ten eerste, ik zal veel antwoorden vinden in de studie.

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

Ten tweede, ik ben blij dat het nog maar om een principiële beslissing gaat. être consultés.

Ten derde, ik heb ook gehoord dat er maximaal overleg zou zijn. Dat zal zeker en vast worden geapprecieerd.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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 Question de Mme Inge Vervotte au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le 5e prolongement sujet à caution de contrats à durée déterminée à la Poste" (n° 2693)

08.01 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, de wet op de arbeidscontracten, artikel 10bis, §2 bepaalt dat na een vierde contract werknemers ofwel een contract van onbepaalde duur zouden moeten krijgen ofwel het bedrijf zouden moeten verlaten. Recentelijk zou De Post wel een aanzienlijk aantal personeelsleden hebben aangeschreven dat er een uitzonderlijke vijfde verlenging zou komen.

Mijn vraag is hoeveel personen werd meegedeeld dat ze in plaats van een contract van onbepaalde duur toch een uitzonderlijke vijfde verlenging krijgen. Om hoeveel mensen gaat het in Wallonië en om hoeveel in Vlaanderen?

Zullen die personen na die uitzonderlijke verlenging een contract van onbepaalde duur krijgen aangeboden? Is dit al duidelijk en zo ja, waarom niet of waarom wel?

Wie draagt de verantwoordelijkheid voor deze uitzonderlijke verlenging? Wie heeft daartoe beslist?

Waaruit bestaat het in de brief aan de betrokken werknemers beloofde individueel begeleidingsprogramma?

Wat is gevolg daarvan op het sociale overleg?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: Mijnheer de voorzitter, er werden in totaal 855 personeelsleden aangeschreven die nu een vijfde termijn contract hebben gekregen, wat betekent dat na die vijfde termijn het contract kan worden stopgezet of omgezet in een contract van onbepaalde duur. Het gaat om 117 mensen in Brussel, 499 mensen in Vlaanderen en 239 mensen in Wallonië.

Zullen zij nu een contract van onbepaalde duur krijgen? Sommigen wel en sommigen niet. Dat zal afhankelijk zijn van de bestaande noden. De contracten zullen met opzet met nog eens zes maanden worden verlengd, omdat tegen dan een grotere zekerheid zal bestaan over de noden. Inderdaad, Georoute en Post Station zullen tegen dan al verder ontwikkeld zijn. De contracten die worden verlengd, worden van onbepaalde duur. De werknemers waarvan het contract niet wordt verlengd, zal een outplacement worden aangeboden.

Het directiecomité heeft de beslissing genomen om een link te maken tussen de noden van het personeel, Georoute en dergelijke en deze contracten. De directie van De Post heeft gebruikgemaakt van een

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?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: 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.

wettelijke mogelijkheid tot afwijking, die de Sociale Inspectie na de indiening heeft bekrachtigd.

Ik zal niet verhelten dat De Post liever zes verlengingen had verkregen dan vijf en dat het idee van individuele begeleiding weliswaar geen voorwaarde was, maar toch door de Sociale Inspectie als een positief element werd beschouwd. Het komt erop neer dat als De Post mensen vijf keer een contract van een half jaar heeft gegeven, zij instaat voor een individueel begeleidingsprogramma. Wettelijk is dat niet nodig. Dat is dus ook een extra inspanning, die De Post levert en die ik ook toejuich. Ik meen dat, als men werknemers na tweeënhalf jaar te hebben tewerkgesteld, niet in dienst kan houden – dat is mogelijk –, men ze toch moet begeleiden naar een andere job. Dat is een ernstig engagement, waarin – bijvoorbeeld – voor tijdelijke personeelsleden niet is voorzien.

Ik denk niet dat wij mogen zeggen dat daarover een akkoord bestaat. Dat is niet juist. Ik denk nochtans dat de organisaties toch gezien hebben dat het alternatief – te weten een groot aantal van die contracten beëindigen, want het alternatief was niet een contract van onbepaalde duur te geven – niet echt mooi was. Men kan niet al die mensen een contract van onbepaalde duur geven. Voor heel veel mensen zou men moeten zeggen dat wij ermee stoppen, maar organisatorisch was dat niet zo goed want dan moesten die mensen achteraf misschien opnieuw gerekruteerd worden. Van de huidige oplossing kan men eigenlijk, als het een uitzondering blijft, zeggen dat het nog het minste kwaad is.

Er was geen akkoord. Zij zijn wel geïnformeerd, ook door mij. Informeel heb ik gezegd dat ik dacht dat dit noodzakelijk was voor De Post, op voorwaarde dat er een aantal begeleidende maatregelen werden uitgewerkt. Het is niet de meest aangename mededeling, maar volgens mij was het de enige manier om een aantal, ook sociale, drama's te vermijden. Wanneer op het eind van de rit een aantal mensen niet blijkt te kunnen blijven, hebben wij op tijd een aantal begeleidingsmaatregelen. Er zijn in elk geval geen mensen die moeten stoppen terwijl zij misschien twee maanden later opnieuw nodig zouden zijn.

08.03 Inge Vervotte (CD&V): Mijnheer de minister, ik kan alleen maar zeggen dat ik het enorm betreurt. Wij komen net van een werkbezoek aan De Post. Wij weten hoe de situatie daar is. Uiteraard willen mensen perspectieven krijgen. Telkens opnieuw een verlenging afwachten vreet aan de motivatie, individueel, maar ook collectief. Ik hoop dus dat het wel degelijk een strikte uitzonderingsmaatregel blijft want het is geen goede zaak voor de bedrijfscultuur in het algemeen.

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.

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

*De bespreking van de vragen en interpellaties eindigt om 15.30 uur.
La discussion des questions et interpellations se termine à 15.30 heures.*