



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

18-11-2002

14:00 uur

lundi

18-11-2002

14:00 heures

AGALEV-ECOLO	<i>Anders gaan leven / Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
CD&V	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
FN	<i>Front National</i>
MR	<i>Mouvement réformateur</i>
PS	<i>Parti socialiste</i>
cdH	<i>centre démocrate Humaniste</i>
SP.A	<i>Socialistische Partij Anders</i>
VLAAMS BLOK	<i>Vlaams Blok</i>
VLD	<i>Vlaamse Liberalen en Democraten</i>
VU&ID	<i>Volksunie&ID21</i>

<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>		<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>	
DOC 50 0000/000	<i>Parlementair document van de 50e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>	DOC 50 0000/000	<i>Document parlementaire de la 50e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>
QRVA	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>	QRVA	<i>Questions et Réponses écrites</i>
CRIV	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (op wit papier, bevat ook de bijlagen)</i>	CRIV	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (sur papier blanc, avec les annexes)</i>
CRIV	<i>Voorlopige versie van het Integraal Verslag (op groen papier)</i>	CRIV	<i>Version Provisoire du Compte Rendu Intégral (sur papier vert)</i>
CRABV	<i>Beknopt Verslag (op blauw papier)</i>	CRABV	<i>Compte Rendu Analytique (sur papier bleu)</i>
PLEN	<i>Plenum (witte kaft)</i>	PLEN	<i>Séance plénière (couverture blanche)</i>
COM	<i>Commissievergadering (beige kaft)</i>	COM	<i>Réunion de commission (couverture beige)</i>

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

INHOUD

Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toekomst van de Postdiensten in De Panne" (nr. A255)

Sprekers: **Yves Leterme**, voorzitter van de CD&V-fractie, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het centrum voor illegalen te Merksplas" (nr. A257)

Sprekers: **Servais Verherstraeten**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de implementatie van AVCS bij De Post, meer bepaald in Brussel X" (nr. A266)

Sprekers: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de werking van de Post: schijn en werkelijkheid" (nr. A268)

Sprekers: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de toestand van Taxipost te Halle" (nr. A328)

Sprekers: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties

Vraag van de heer Pierre Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeerssituatie op de E40 te Ternat" (nr. 8527)

Sprekers: **Pierre Chevalier**, **Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een tweede goederenspoor naar de haven van Antwerpen" (nr. A312)

SOMMAIRE

Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'avenir des services de la Poste de la Panne" (n° A255)

Orateurs: **Yves Leterme**, président du groupe CD&V, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Servais Verherstraeten au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le centre pour les étrangers en séjour illégal à Merksplas" (n° A257)

Orateurs: **Servais Verherstraeten**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la mise en oeuvre de l'AVCS à La Poste, et plus particulièrement à Bruxelles X" (n° A266)

Orateurs: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le fonctionnement de La Poste: apparences et réalité" (n° A268)

Orateurs: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la situation du service Taxipost à Hal" (n° A328)

Orateurs: **Dirk Pieters**, **Rik Daems**, ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques

Question de M. Pierre Chevalier à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation du trafic routier sur l'E40 à Ternat" (n° 8527)

Orateurs: **Pierre Chevalier**, **Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement d'une seconde voie ferrée destinée au transport de marchandises vers le port d'Anvers" (n° A312)

Sprekers: **Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer

Orateurs: **Servais Verherstraeten, Isabelle Durant**, vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 18 NOVEMBER 2002

14:00 uur

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

du

LUNDI 18 NOVEMBRE 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 Vraag van de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toekomst van de Postdiensten in De Panne" (nr. A255)

01 Question de M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'avenir des services de la Poste de la Panne" (n° A255)

01.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik distantieer mij bij deze van uw denigrerende glimlach ten aanzien van zowel het cliënteel als het personeel van het belangrijke postkantoor in de even belangrijke Westkustgemeente De Panne, een gemeente die zich, mijnheer de voorzitter, in Vlaanderen bevindt.

De problematiek van dit postkantoor, zijn cliënteel en het personeel ligt mij bijzonder na aan het hart, mijnheer de voorzitter. Ik heb kunnen vaststellen dat er heel wat onzekerheid leeft. Deze onzekerheid leeft trouwens niet alleen bij het personeel en het cliënteel van het postkantoor. Ook in de gemeenteraad van De Panne is er wat ongerustheid – om niet te zeggen ongenoegen – ontstaan rond de plannen die zouden bestaan met betrekking tot het eventuele opdoeken van postkantoren – ik spreek bewust in het meervoud – te De Panne. Vorig jaar is er reeds wat discussie ontstaan met betrekking tot het al dan niet voortbestaan van het postkantoor De Panne 2 in de Bonzellaan. Nu zou men dus blijkbaar ook van plan zijn om het hoofdkantoor De Panne 1 in de Lindelaan ook te doen verdwijnen. Daarom zit ik een beetje met de stille hoop dat wij dit kunnen tegengaan en dat u straks een verlossende boodschap heeft voor de gemeenschap van De Panne en meer in het bijzonder voor het personeel en het cliënteel van het desbetreffende postkantoor.

Ik richt mij tot u, mijnheer de minister, ten eerste om te vragen of er voorbereidingen aan de gang zijn om De Panne 1 en 2 samen te smelten? In het verlengde daarvan zou ik willen vragen of er voorbereidingen aan de gang zijn en er reeds duidelijkheid is over de dienstverleningen waarin in de toekomst nog zal worden voorzien in de postkantoren te De Panne.

Ten tweede, zijn er effectief initiatieven genomen door De Post om in de Zeelaan in De Panne een nieuw handelspand te huren? Wellicht

01.01 Yves Leterme (CD&V): L'inquiétude est très vive en ce qui concerne la disparition des bureaux de poste La Panne 1 de la Bonzellaan et La Panne 2 de la Lindelaan.

Projetter-t-on de fusionner les deux bureaux? Quels services seront-ils encore offerts?

La Poste a-t-elle loué un nouvel immeuble commercial dans la Zeelaan?

A-t-elle l'intention de vendre l'immeuble de la Lindelaan?

Dans l'affirmative, le conseil communal de La Panne disposera-t-il d'un droit de préemption?

Le lieu d'affectation et l'emploi des facteurs resteront-ils inchangés ou une mutation vers Furnes ou Koksijde est-elle envisagée?

kennen velen de Zeelaan of toch zij die De Panne soms frequenteren. Als u ze kent, dan zal u zeer snel en correct een adequaat antwoord kunnen geven op de vraag of effectief u zelf of De Post in casu plannen heeft om een nieuw handelspand te huren met het oog op het installeren van een nieuwe loketfunctie voor De Post in De Panne.

Ten derde, mijnheer de minister, indien het postgebouw in de Lindelaan in De Panne wordt opgedoekt, heeft de directie van De Post dan de bedoeling om dat postgebouw te verkopen? Mijnheer de minister, ik weet niet of u het postkantoor in De Panne weet liggen maar het postkantoor De Panne 1 heeft een vrij goede ligging wat betreft publieke dienstverlening. Het is vrij centraal gelegen en wordt druk gefrequenteerd. Zou het niet zinvol zijn om het gemeentebestuur van De Panne een soort informeel voorkooprecht te geven zodat zij de eerste kans zouden krijgen om het betrokken pand aan te kopen? Wat mij betreft, is het antwoord ja.

Ten slotte is er de zorg voor de tewerkstelling van het postpersoneel dat aan de Westkust zijn dienstverlening bijzonder goed doet. Met andere woorden, blijven de locatie en de tewerkstelling van de postbodes behouden of is er sprake van een overplaatsing van de betrokken personeelsleden van De Post – die zeer goed hun job doen – naar Veurne en Koksijde? Ik hoop, mijnheer de voorzitter, dat de belangrijkheid van de vraag ondertussen ook voor u aangetoond is.

De **voorzitter**: Mijnheer Leterme, ik moet ook zeggen dat u zich vergist in de interpretatie van de betekenis van mijn lach. Ik lachte uit enthousiasme voor een verkozene die ook voor zijn streek en de belangen van zijn streek opkomt en daarmee in feite uiting geeft aan een soort "Eigen Volk"-bezorgdheid. If you know what I mean, om het in het moderne Nederlands te zeggen.

01.02 Minister **Rik Daems**: Ik wil niet zo ver gaan om de bezorgdheid voor "eigen provincie eerst" mee vorm te geven. De vraag gaat eigenlijk over de werking van een kantoor.

Ik denk dat ik inderdaad wat bijkomende informatie heb voor collega Leterme in die zin dat er sprake is geweest – verleden tijd – van het hergroeperen van twee kantoren, te weten De Panne 1 en De Panne 2. Redenen daarvoor zijn dat de eigenaar van het gebouw van De Panne 1 het gebouw te koop wilde stellen met als finaliteit desgevallend een andere bestemming of, als er een koper opdaagde, het niet noodzakelijk de facto contractueel overdragen van het gebruik van het gebouw. Op dat ogenblik is er een plan opgevat dat desgevallend het nieuwe kantoor inderdaad zou gevestigd worden aan de Zeelaan, in een nieuwe locatie.

Wat is er ondertussen gebeurd? De eigenaar van het gebouw heeft afgezien van zijn plan om te verkopen waardoor De Post gewoon in het huidige gebouw kan blijven, mits er wat investeringen worden gedaan voor renovatie en aanpassing. Bijgevolg is er op dit ogenblik gewoon geen sprake meer van een hergroepering of verhuis waardoor mail en retail gewoon in de huidige gebouwen blijven.

Met andere woorden, de bezorgdheid is terecht want een hergroepering of herorganisatie, zelfs op het microniveau zoals dat heet, heeft vaak verderstrekkende gevolgen dan men vermoedt. In deze is gewoon het feit dat de eigenaar de verkoop teruggetrokken heeft en dus De Post toelaat, mits enige renovatiewerken, in het gebouw te blijven. Daarmee zijn eigenlijk alle vragen meteen beantwoordt.

01.03 **Yves Leterme** (CD&V): Mijnheer de voorzitter. U was even onverschillig voor het probleem. vandaar dat ik enkele seconden later

01.02 **Rik Daems**, ministre: Il a effectivement été question d'une fusion des deux bureaux car le propriétaire de l'immeuble situé dans la Lindelaan avait l'intention de le vendre.

C'est pourquoi le projet a été formé d'ouvrir un nouveau bureau dans la Zeelaan. Depuis lors, le propriétaire a toutefois renoncé à ses projets de vente et, en conséquence, les deux bureaux pourront continuer de coexister. Des travaux d'aménagement devront cependant être effectués.

01.03 **Yves Leterme** (CD&V): Je me félicite de cette réponse. Il

pas het woord krijg.

Ik neem uiteraard met een zekere vreugde akte van het antwoord van de minister. Ik denk dat het best is, inderdaad, dat het postkantoor in de Lindelaan in De Panne blijft functioneren, zowel voor mail als retail, zoals dat in uw Nederlands, mijnheer de voorzitter, perfect en precies heet. Misschien nog een kleine vraag. Het betekent wel dat de samensmelting van De Panne 2 en 1 wel degelijk onverkort doorgaat. Of heb ik u verkeerd begrepen, of wenst u daar in een latere fase eventueel schriftelijk informatie te laten worden?

01.04 Minister **Rik Daems**: Kijk, het is zo dat dat niet duidelijk is natuurlijk, door die nieuwe situatie. Dus wat dat betreft ga ik mij inderdaad bijkomend informeren om u dat mee te delen, omdat in de hele hergroepering, in heel de herorganisatie, het blijven in een bepaalde locatie los staat van het al dan niet hergroeperen. En daar heb je dan die zonemanagers die daar hun rol moeten in spelen.

01.05 **Yves Leterme** (CD&V): In elk geval bedankt voor uw antwoord, mijnheer de minister. Wij volgen het dossier van nabij.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

02 Vraag van de heer **Servais Verherstraeten** aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het centrum voor illegalen te Merksplas" (nr. A257)

02 Question de M. **Servais Verherstraeten** au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le centre pour les étrangers en séjour illégal à Merksplas" (n° A257)

De **voorzitter**: Ik zal niet meer glimlachen, mijnheer Leterme.

02.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, het is terecht dat u niet denigrerend glimlacht met betrekking tot deze belangrijke vraag. Mijnheer de minister, Merksplas is ook een stad die in Vlaanderen ligt. Ze zullen in Merksplas in elk geval graag horen om stad genoemd te worden.

Ik stel mij vragen met betrekking tot het samenspel tussen het departement Binnenlandse Zaken en uw departement voor het verstrekken van een antwoord op het terrein naar aanleiding van de veiligheidsproblematiek van dit centrum. Meer bepaald kan ik mij niet van de indruk ontdoen dat men op het departement Binnenlandse Zaken meer beloften doet voor uitvoering dan u hard kunt maken binnen het carcan van begroting.

Ik leid dit af uit het feit dat, na incidenten begin dit jaar, de minister van Binnenlandse Zaken bij monde van zijn toenmalige kabinetschef, de heer Dassen, beloofde enerzijds, onderhoudswerken voor tienduizenden euro en anderzijds, infrastructurele veiligheidswerken te laten uitvoeren ten behoeve van het personeel. Deze werken hielden onder meer volgende zaken in: camerabewaking, hekwerk, sasfuncties op buitendeuren, beveiligingswerken in de blokken en een biepersysteem, dus een personenbeveiligingsinstallatie.

Wat werd er in de loop van die negen maanden sedertdien uitgevoerd? Enkel de celsleutels werden vervangen en daarna niets meer. Deze zomer, in augustus, zijn er nogmaals, terecht, syndicale acties geweest op het terrein en werden toen weer beloften gedaan die op zeer korte termijn zouden worden vervuld. Dit heeft eens te meer een

s'agit en effet de la meilleure option. La fusion de La Panne 1 et La Panne 2 sera-t-elle intégralement maintenue?

01.04 **Rik Daems**, ministre: Ce n'est pas encore tout à fait clair. Je m'informerai davantage à ce sujet.

02.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): En février 2002, le ministre de l'Intérieur promettait au personnel du centre d'accueil pour étrangers en situation illégale de Merksplas que d'importants travaux d'entretien seraient réalisés et que des aménagements seraient apportés à l'infrastructure de sécurité. Les promesses du ministre dépassaient les possibilités financières du ministre Daems.

A ce jour, seules les clés des cellules ont été remplacées. Durant l'été, le personnel a mené des actions syndicales qui ont donné lieu à de nouvelles promesses, qui devaient être concrétisées à court terme mais qui, une fois de plus, sont restées vaines.

Avec quels crédits les travaux auxquels le ministre s'est engagé seront-ils réalisés? Ces fonds sont-ils disponibles?

aanleiding tot uitvoering gegeven, en als gevolg daarvan waren er nogmaals acties een paar weken terug.

Mijnheer de minister, met welke kredieten zullen de werkzaamheden die ik daarnet heb vermeld, gebeuren?

Zijn die middelen momenteel reeds beschikbaar? Zo nee, vanaf wanneer?

Ik meen te weten dat de werkzaamheden in totaal meer dan 5 miljoen euro kosten. Zijn hiervoor wel voldoende financiële middelen voorhanden, gelet op de inhoud van de begrotingsdocumenten 2002? Wat is de precieze omvang van de werken die worden uitgevoerd?

Voorts had ik graag geweten welke timing u vooropstelt voor deze werkzaamheden. Is hiervoor in voldoende vastleggingkredieten voorzien? Hoeveel zijn er en op welke werken hebben zij betrekking? Zijn er voldoende betalingskredieten? Zult u de werkzaamheden opsplitsen over de begrotingsjaren 2002 en 2003? Welk effect zal dit hebben op de timing?

Tot slot had ik nog graag vernomen in welke middelen werd voorzien in de begroting 2003 voor alle hoger vermelde posten.

02.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, uiteraard werden er een aantal prioriteiten vastgelegd.

Een aantal werkzaamheden is reeds in uitvoering. Zij bevinden zich evenwel in verschillende uitvoeringsfasen, te weten ofwel in aanbesteding, ofwel in het begin van de uitvoering ofwel aan het einde van de uitvoering. Ik zal de lijst even opsommen, maar nadien zal ik mijn schriftelijk antwoord mededelen aan de voorzitter, zodanig dat de inhoud ervan kan worden nagegaan.

Het gaat om de volgende werkzaamheden.

Ten eerste, de draadomheining en afsluiting van de wandelkoer. De aanbesteding loopt af op 28 november, binnen een dag of tien dus. De uitvoering van de werking zal verlopen tussen februari en juni 2003.

Ten tweede, er is ook een dossier over sleutels, meer bepaald elektronische sleutels en cilinders. Deze dossiers zijn vastgelegd. De levering en de plaatsing zal gebeuren in februari 2003.

Ten derde, voorzetrampen in alle blokken. Deze werken zijn reeds in uitvoering en zouden eind van dit jaar moeten klaar zijn.

Ten vierde, voor blok 5: stralingspanelen en aanpassing van de plafonds.

Die werken zijn besteld, ze zijn in uitvoering en zullen eind februari 2003 klaar zijn. De traliwerken in het wachtcentrum zijn besteld, zijn in uitvoering en moeten klaar zijn op het einde van dit jaar.

Dan zijn er nog drie dossiers die klaar zijn voor vastlegging. U weet hoe dat budgettair in zijn werk gaat. Men legt de middelen vast, men doet een aanbesteding, men wijst het werk toe en het wordt uitgevoerd. De drie dossiers die klaar zijn voor vastlegging gaan over vluchtladders, veiligheidsdeuren en veiligheids wanden. Dat betekent dat vandaag voor een kleine 400.000 euro aan dossiers zijn vastgelegd.

Il semble en effet que la facture dépasserait les 5 millions d'euros. Les crédits d'engagement et de paiement sont-ils suffisants?

Quelle est l'ampleur exacte des travaux qui seront réalisés? Quel en est l'échéancier?

Le déroulement des travaux sera-t-il scindé en plusieurs phases?

Quelle part du budget 2003 est-elle réservée à ces travaux?

02.02 **Rik Daems**, ministre: Certains travaux sont déjà en phase d'adjudication, voire d'exécution. En ce qui concerne le grillage et la clôture de la cour de promenade, l'adjudication sera clôturée dans dix jours. Il sera procédé à la livraison et au placement des clefs et des barillets électroniques en février 2003. Pour l'instant, des survitrages sont placés dans tous les blocs.

Dans le bloc 5, on installe des panneaux rayonnants et on adapte les plafonds. Les travaux relatifs au grillage du centre de garde sont également en cours pour le moment. Trois dossiers sont prêts pour l'engagement: les échelles de secours, les portes de sécurité et les cloisons de sécurité.

Jusqu'à présent, les crédits d'engagements dans le cadre des travaux au centre de Merksplas représentent quelque 400.000 euros. D'autres travaux sont encore à l'étude. Il est impossible d'établir dès à présent un échéancier.

Le ministre du Budget a accordé l'autorisation d'affecter au centre de Merksplas des crédits d'engagement supplémentaires pour une valeur de 748.000 euros. Les crédits de pavement prévus à

Naast de dossiers klaar voor vastlegging, die ik daarnet vermeldde, en degene die in uitvoering zijn, worden nog een aantal dossiers klaargemaakt om desgevallend tot vastlegging over te gaan. Het gaat om een nieuwe verharding voor de parking van het personeel, innovatiewerken in al de blokken met een prioriteit voor blok 3, een personenbeveiligingssysteem, een nieuwe ontvangst- en bezoekeruimte, sportaccommodatie en bekabelingswerken. Met het oog op het budget en de prioriteiten, gaat men faseren wat men eerst doet en wat niet.

Het gaat dus om een vastgelegd dossier ten bedrage van 400.000 euro, waarvan een groot stuk in uitvoering is en drie prioriteiten – vluchtadders, veiligheidsdeuren en veiligheidswanden – zijn klaar voor vastlegging. Dat zijn de dossiers die ik heb opgesomd.

Wat de kredieten aangaat, is het zo dat de vastleggingskredieten voor 2002 bij gemeenschappelijke beslissing van de minister van Begroting en mijzelf op 20 september – wat specifiek het gesloten asielcentrum in Merksplas aangaat – op 748.301 euro werden gebracht. Voor 2003 raamt de Regie der Gebouwen dat ongeveer 11,5 miljoen euro aan vastleggingskredieten beschikbaar zijn. Dat is voor de totaliteit van de gesloten centra. Wij moeten dan prioriteiten leggen waaraan we de middelen willen besteden.

Op dit ogenblik kan ik geen vastleggingen doen voor 2003. Dat gebeurt in 2003. Ik zal dat wellicht combineren met de begrotingscontrole omdat we op dat ogenblik kunnen vaststellen wat er uitgevoerd is. Dit geeft een vrij accuraat beeld van al de werken die in uitvoering zijn, uitgevoerd zijn en zullen worden uitgevoerd. Ik heb niet al de bedragen in detail vermeld maar geef ze graag aan de voorzitter die ze in het verslag kan verwerken.

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor het antwoord. Het is duidelijk dat hetgeen vastgelegd is en wat nog vastlegbaar is slechts een fractie is van de totale werkzaamheden die in het begin dit jaar beloofd werden door de kabinetschef van de minister Binnenlandse Zaken. Men zit duidelijk achter op de beloftes die door de vertegenwoordiger van de minister van Binnenlandse Zaken werden gemaakt. Als ik dit vergelijk met hetgeen wel reeds uitgevoerd is met betrekking tot de beslissing van de Ministerraad in juli – de laatste Ministerraad voor het zomerreces – inzake het startklaar maken van een nieuwe vleugel, betreur ik dat de veiligheid van het personeel geen prioriteit heeft gekregen op de uitbreiding. Ik vermoed dat we de timing die u in uw antwoord vooropstelt, strikt zullen opvolgen. U hebt meegedeeld dat in 2003 11,5 miljoen euro vastleggingskredieten zullen beschikbaar voor de totaliteit van de gesloten instellingen. Zult u prioriteit geven aan Merksplas?

02.04 Minister Rik Daems: Dat zal tijdens de begrotingscontrole worden vastgelegd. Daarop kan ik nu niet antwoorden. Dat is vooruitlopen op de feiten. De dossiers die vermeld zijn zijn de dossiers die worden uitgevoerd, desgevallend in het licht van de noden. We zullen wel prioriteiten leggen.

Velen kunnen in hun beleid wensen uiten, maar ik ben wel degene die vaak op het terrein de wensen moet waarmaken en de middelen zijn beperkt. Die beperkingen vertalen zich dan in prioriteiten stellen. Op dit ogenblik is het centrum voor illegalen te Merksplas één van de prioriteiten, zoals u merkt, niet in de totaliteit van alles wat er volgens uw inschatting moet gebeuren. Maar als ik het vergelijk met de andere centra, is er wel degelijk prioriteit aan gegeven.

cet effet en 2002 sont suffisants. Pour 2003, quelque 11,5 millions d'euros seront disponibles sous la forme de crédits de paiement. Les crédits d'engagement pour 2003 seront fixés dans le cadre du contrôle budgétaire début 2003.

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Je constate que le gouvernement tarde beaucoup à tenir ses promesses.

Je déplore qu'à ses yeux, la sécurité du personnel n'ait pas la priorité sur l'extension des bâtiments. Le ministre accordera-t-il la priorité à Merksplas quand il allouera le crédit total de 11,5 millions d'euros en 2003?

02.04 Rik Daems, ministre: Nous fixerons nos priorités lors des discussions budgétaires.

Les moyens dont nous disposons sont limités mais, comparé aux autres centres, Merksplas est l'une de nos priorités.

02.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Maar het feit dat u pas een antwoord kan geven bij de opmaak van de begrotingscontrole, doet mij vermoeden dat er eigenlijk onvoldoende middelen zijn en rijst de vraag of de begrotingscontrole als een deus ex machina nog heil zal brengen. Ik vrees dat men van de cijfers van de begroting 2003 niet veel heil moet verwachten.

02.06 Minister Rik Daems: Dat betekent gewoon dat u minder middelen hebt dan voor alle wensen samen opgeteld maar dat is normaal. In de begrotingscontrole wordt eerst vastgesteld wat uitgevoerd is, dan bepaalt men de prioriteiten voor de gesloten centra en dan legt men de middelen vast. Dat doe ik liefst in overleg in de regering, omdat inderdaad uitgerekend daar met de bevoegdheid van de Regie der Gebouwen, de verschillende wensen van de verschillende ministers soms haaks staan op mekaar. Ik heb te maken met al mijn collega's op het terrein. Goed, maar dan moeten zij ook weten wat de prioriteiten zijn.

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

De **voorzitter**: Wij zullen het antwoord van de minister naar alle leden sturen, zoals dat de gewoonte is.

De heren Olivier Chastel en Jozef Van Eetvelt hebben beiden hun vragen laten uitstellen.

03 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de implementatie van AVCS bij De Post, meer bepaald in Brussel X" (nr. A266)

03 Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "la mise en oeuvre de l'AVCS à La Poste, et plus particulièrement à Bruxelles X" (n° A266)

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn drie vragen zijn eigenlijk tot stand gekomen door gesprekken met personeelsleden van De Post, die werkelijk heel ongelukkig zijn en heel wat ergernis tonen. Zij zeggen dat de dienstverlening achteruitgaat en dat zij daarover klachten krijgen. Wij worden geconfronteerd met mensen die vinden dat het vroeger beter ging dan nu. Er is dus een zekere achteruitgang in de dienstverlening. Zij vrezen dat dit op termijn ook hun tewerkstellingspositie in het gedrang zal brengen omdat zij denken dat De Post zich zo zeer slecht positioneert en steeds meer nieuwe concurrenten zal krijgen die marktaandeel zullen afsnoepen.

Dat gebeurt allemaal in een kader waarbij het woord modernisering voortdurend aan de orde is, zoals nieuwe managementtechnieken, nieuwe technologie die ingevoerd wordt, ook nieuwe systemen, waarop ik straks nog terugkom. Maar uiteindelijk leiden die vernieuwingen er allemaal toe dat de zaken in plaats van vooruit te gaan, veeleer achteruit gaan.

Zo geven zij het voorbeeld van wat zij noemen de implementatie van het AVCS, wat staat voor Automatic Volume Controle System. Zij zeggen dat de implementatie van het fameuze kleurensysteem, gekoppeld aan dat AVCS, met daarbij een gigantisch netwerk van honderden computers, eigenlijk bedoeld was om de briefwisseling veel vroeger bij de geadresseerden te krijgen, maar dat het in de praktijk de oorzaak is van heel wat vertragingen. Hoewel de specialisten van AVCS, die Canadese consultants waarvan mij wordt gezegd dat zij zeer duur betaald zijn, zeggen dat de cijfers toch wel goed zijn omdat men 99 en zelfs 100% behaalt. heeft de afaevaardiade bestuurder Johnnv Thvs

02.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Suffisamment de moyens sont-ils prévus?

02.06 Rik Daems, ministre: Lors du contrôle budgétaire, on commence par vérifier ce qui a été réalisé avant de définir les priorités.

03.01 Dirk Pieters (CD&V): La détérioration des services à la clientèle irrite le personnel de La Poste qui redoute qu'elle n'aboutisse à terme à une réduction du volume de l'emploi.

La Poste ne parvient pas à se positionner solidement et souffre de la concurrence croissante. Le recul que connaît La Poste se manifeste notamment dans la mise en oeuvre du système de couleurs AVCS à Bruxelles X. Cet *automatic Volume Control System* était censé permettre d'acheminer le courrier plus tôt aux destinataires mais, dans la pratique, il est à l'origine de retards énormes. Alors que les spécialistes de l'AVCS, qui perçoivent des honoraires considérables, se réfèrent à des données qualitatives de 99 à 100%, M. Thys, l'administrateur délégué, parle de 78%.

Auparavant, le courrier à trier à Bruxelles X devait être distribué en l'espace de 21 heures et les lettres

toegegeven dat slechts een rendement van 78% wordt gehaald. Vóór de invoering van dat Canadese systeem was de deadline voor de afgifte van de te sorteren briefwisseling in Brussel X 21.00 uur en de brieven bereikten de dag nadien hun bestemming. Bij de introductie van AVCS werd de deadline daarentegen vervroegd naar 20.00 uur, wat toen een storm van protest veroorzaakte. Ik heb daarover trouwens destijds ook nog een vraag gesteld. Naar het schijnt zou opnieuw worden overwogen om die deadline verder naar voren te schuiven, naar 19.00 uur. Men mag dus steeds minder laat zendingen afgeven, maar de resultaten de dag erna, zijn er niet.

De vraag rijst dan: kan de minister dat bevestigen?

Erkent De Post dat er een stuk achteruitgang is qua dienstverlening in Brussel X?

Welke verklaring geeft De Post daar dan voor?

Erkent De Post dat dit ook te maken heeft met het niet goed functioneren van het AVCS?

Het zou nuttig zijn ook eens te weten wat dat systeem juist heeft gekost en ook hoeveel die Canadese consultants reeds gekost hebben aan De Post.

Zijn er plannen om met die mensen voort te werken in de toekomst? Zijn daarvoor ook al ramingen gemaakt?

03.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, de evolutie van de kwaliteit in Brussel X is niet dalend maar stijgend. Ik geef u cijfers van het bedrijf zelf. In vergelijking met de kwaliteitcijfers van 2001 wordt er, volgens deze cijfers, de afgelopen maanden een stijging van de kwaliteit waargenomen met 4%.

Zoals u weet, is kwaliteit een constante bekommernis van De Post. Wij zien dat ook met de invoering van "prior". Daarop zullen wij zodadelijk ongetwijfeld, in uw volgende vraag, terugkomen. Men wil continu operationele verbeteringen in het productieproces aanbrengen. Het Automatic Volume Controle System (AVCS), waartegenover het Manual Volume Controle System (MVCS) staat – men gebruikt ook in De Post graag Engelse termen – is één van die systemen die eigenlijk al een hele tijd geleden zijn ingevoerd, want ik herinner mij dat dit een van de eerste zaken was die ik heb bezocht, in Brussel X uitgerekend, toen de heer Bastien nog baas was, helemaal in het begin. Men toonde mij toen al die kleurkaarten, die verschillende bakken en zo meer. Op die lijn is De Post blijven doorgaan, uitgerekend omdat het wel degelijk een efficiëntievoortgang biedt en omdat het in andere situaties, met vergelijkbare omvang, zoals uitgerekend in Canada, toch wel werkt.

De kostprijs van de realisatie van dit systeem in Brussel X heeft een aantal punten omdat men ook ontwikkeling en implementatie van de manuele versie ervan in de vijf sorteercentra, ontwerp en invoering van de kleurenkaarten in de vijf sorteercentra en in de 570 kantoren, ontwerp en ontwikkeling van de automatische versie met de applicatie ervan, de procedures en vooral ook de nazorg voor de installatie moet attribueren. Het zijn verschillende onderdelen die men eigenlijk over het hele net moet attribueren. Men moet met andere woorden met transfertarifiering – interne tarifiering dus eigenlijk – die kostprijs spreiden. De totale kostprijs – over het hele net bekeken – bedraagt ongeveer 4 miljoen euro. Dit is in de brede zin van het woord. Natuurlijk gaat slechts een fractie daarvan naar de betaling van de consultants. al

atteignaient leur destination le lendemain.

Ce délai a été réduit à 20 heures et on envisagerait même de le réduire à 19 heures. Par conséquent, on a dépensé énormément d'argent pour mettre en place un système qui détériore les services à la clientèle.

La Poste reconnaît-elle qu'elle a régressé en matière de services à la clientèle à Bruxelles X? Comment y sera-t-il remédié?

Combien a coûté la mise en œuvre de l'AVCS? Qu'envisage-t-on pour l'avenir?

03.02 **Rik Daems**, ministre: La qualité des services à Bruxelles X évolue favorablement. On parle de quatre pour cent de gain qualitatif pour les mois écoulés.

Et la Poste veut encore augmenter la qualité de ses services. L'AVCS a été instauré à Bruxelles X sous la présidence de M. Bastien et il a permis d'accroître l'efficacité de ce centre. C'est pourquoi il a été décidé de continuer à utiliser ce système.

Le coût du système total pour le réseau entier se monte à 4 millions d'euros dont une fraction seulement sera versée aux consultants. La captation des données de la production n'induit ni une augmentation ni une baisse de cette production. Elle ne fait qu'en mesurer la qualité. Belex est d'ailleurs le système de mesure le plus strict d'Europe.

de rest zijn effectief implementatie-elementen.

Een laatste element dat graag meegedeeld wordt door De Post is dat het AVCS-systeem uiteindelijk een systeem is voor de captatie van productiegegevens. Deze captatie van gegevens op zich brengt geen verhoging of verlaging van de productie teweeg. Het gaat er werkelijk om te weten wat waar loopt en hoe welke brief naar waar loopt, zodat uitgerekend daarin een doeltreffendheidsverhoging kan worden verkregen. Met andere woorden, het is niet de kwaliteit die door het systeem wordt gemeten. De gegevens worden gecapteerd. Zoals u weet, zijn wij immers in het beheerscontract overeengekomen om het Belex-systeem, overigens het strengste in Europa, toe te passen om de dag-plus-één en andere kwaliteitsnormen na te kijken. Dat zijn de elementen van antwoord die ik u kan geven. Ze zijn zo aan mij verstrekt door de directie van De Post.

03.03 Dirk Pieters (CD&V): De vraag is natuurlijk of deze gegevens juist zijn. Mijnheer de minister, u zegt dat er een stijging is met 4%, maar welk percentage durft men erop kleven?

03.03 Dirk Pieters (CD&V): La question se pose bien évidemment de savoir si les données sont exactes.

03.04 Minister Rik Daems: Ik heb geen percentage, maar ik kan dit navragen.

03.05 Dirk Pieters (CD&V): Dit zou toch wel interessant zijn. Er zijn door de AVCS-specialisten getallen vooruitgeschoven van 99%. Het systeem zou dus helemaal performant zijn. Ik vraag mij dan af hoe het nog 4% kan stijgen.

03.05 Dirk Pieters (CD&V): Que signifie une augmentation de qualité de quatre pour cent? Monsieur Thys parle, en termes de qualité, de 78 pour cent alors que les consultants parlent de 99, voire 100 pour cent.

03.06 Minister Rik Daems: Het is blijkbaar beter dan 100%, maar het zal zo wel niet zijn.

03.07 Dirk Pieters (CD&V): Daarnaast heeft de heer Thijs op een bepaald moment zelf toegegeven dat het 78% zou zijn.

03.08 Minister Rik Daems: We hebben hier te maken met verschillende metingen. U herinnert zich dat dit een van de problemen was die we hadden. We gaan hierop terugkomen, want ik heb net aan de voorzitter al meegedeeld dat de heer Thijs door mij gevraagd is om tijdens de begrotingsbesprekingen het Geo-routesysteem te komen toelichten. U weet dat daar heel wat rond te doen is.

03.08 Rik Daems, ministre: Ces différences sont dues à l'utilisation de systèmes de mesure différents. On peut en effet se fonder sur l'heure de dépôt du courrier dans la boîte aux lettres ou sur l'heure d'arrivée du courrier au centre de distribution.

Het heeft alles te maken met vanaf wanneer men meet dat de brief vertrekt. Tot voor kort – in het oude systeem – mat men eigenlijk vanaf het moment dat de brief toekwam in een verdeelcentrum. Nu gaan we meten wanneer de brief als het ware door de persoon gepost wordt. Dit is een heel groot verschil. Dit geeft toch een aantal uren verschil. De uren aan het begin van de ketting kunnen echter maken of de brief de dag erna of niet de dag erna toekomt. Dat maakt het verschil tussen de hoge percentages, met name in de 90%, en de veeleer lage percentages, met name eind 70%, begin 80%. Het is gewoon een stuk van de ketting dat al dan niet gemeten wordt. Dit is ook de reden waarom wij nu Belex geïnstalleerd hebben. Belex meet de hele ketting, waardoor de dag-plus-één concreet in de praktijk wordt gebracht. Men krijgt dus niet de situatie waarbij men door het begin van de ketting niet te meten, de indruk geeft dat het een dag-plus-één, terwijl het in de feiten eigenlijk niet waar is. Dat is het verschil tussen de twee percentages. Dat ziet men ook in het AVCS-verhaal. omdat men

Concernant J+1, Belex a examiné toute la chaîne. Pour AVCS, il faut mesurer la productivité au centre de distribution et non dans toute la chaîne.

natuurlijk uitgerekend daar een stuk van de ketting niet meet. Men meet de productie in het verdeelcentrum.

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

04 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de werking van de Post: schijn en werkelijkheid" (nr. A268)

04 Question de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "le fonctionnement de La Poste: apparences et réalité" (n° A268)

04.01 Dirk Pieters (CD&V): U antwoordt hier juist dat u dit niet kunt nagaan en dat u geen specialist bent. Wat u daarstraks hebt gezegd, is dus effectief de schijn ophangen dat het beter gaat terwijl de mensen op het terrein zeggen dat het niet beter gaat. Ik geef een voorbeeld. In vele landelijke gemeenten in Vlaams-Brabant is er nu maar één buslichting meer en dat is dan in de voormiddag. Dat betekent dat briefwisseling die in de brievenbussen wordt gedeponeerd na het uur dat men ze opengemaakt heeft, 10 uur of 11 uur, pas de dag later wordt opgehaald. Als u dat combineert met het nieuwe systeem van prior en non-prior, dan kunt u toch wel tot rare situaties komen. Vanaf midden november past De Post een nieuwe werkwijze toe voor de behandeling van de briefwisseling, het Prior-systeem. In het licht van wat we hebben gesteld zal een brief die aan verhoogd tarief op het platteland na de middag wordt gepost slechts op de derde werkdag bij de bestemming toekomen. Daarenboven zal een brief aan laag tarief die gepost wordt op het platteland, opnieuw na de middag, slechts op de vijfde werkdag na de dag waarop hij gepost werd bij de bestemming toekomen. Als u dan nog rekening houdt met het weekend, dan kan het natuurlijk nog erger zijn. In sommige gevallen kan het dan zeven kalenderdagen bedragen. Neem het voorbeeld van een brief aan laag tarief in Vlaams-Brabant op vrijdagmiddag gepost. Die wordt pas gelicht na het weekend, op maandag. Na de lichting zal De Post nog over drie dagen beschikken om de brief bij de bestemming af te leveren. In het gunstigste geval is dat dan op donderdag, dat allemaal in een land met maximale afstanden van 250 kilometer binnen de landsgrenzen. Eigenlijk zou je zeggen dat dit bijna slechter is dan honderd jaar geleden.

Er is echter nog meer. Terwijl de brieven gans het weekend onaangeroerd blijven liggen in de postbussen, werken er een zeventigtal personeelsleden in sorteercentrum Brussel X, hoofdzakelijk aan de sortering van alle binnen ditzelfde weekend aangevoerde briefwisseling uit het buitenland. Het kan moeilijk anders want op internationaal vlak is er een boetesysteem georganiseerd bij vertraging. Ik heb er geen probleem mee dat dat gebeurt, ik stel alleen vast dat het voor de buitenlandse briefwisseling wel kan en voor de binnenlandse briefwisseling niet. Dat leidt dan tot de knettergekke toestand dat de internationale dienstverlening prima verloopt terwijl de binnenlandse klanten verstoken blijven van dezelfde service en niet eens een verhaal hebben bij De Post. Men kan zich bovendien afvragen of het bedrijf er op die manier niet om smeekt om met zulke gang van zaken van de markt weggeconcentreerd te worden. Ik heb daarstraks aangegeven dat dat eigenlijk de grote vrees is die bij de personeelsleden terzake leeft.

We zouden van de minister een aantal antwoorden willen vernemen. Erkent men dat de zaken zijn zoals ik ze hier voorstel, zeker in Vlaams Brabant? Is het ook elders zo dat er op zeer veel plaatsen maar één keer per dag een lichting gebeurt? Erkent u ook dat men dan

04.01 Dirk Pieters (CD&V): Selon le personnel de La Poste, les services fonctionnent moins efficacement qu'il y a un siècle.

Dans certaines communes rurales du Brabant flamand, par exemple, le courrier n'est levé qu'une fois par jour, en matinée. Le courrier posté après 10 ou 11 heures n'est levé que le matin suivant.

Avec l'introduction du nouveau système prioritaire, une lettre postée l'après-midi n'arrivera que le troisième jour ouvrable suivant et une lettre affranchie au tarif inférieur le cinquième jour ouvrable seulement. Et dire que ce système est mis en œuvre dans un pays où les distances n'excèdent jamais les 250 kilomètres!

Alors que les lettres restent en souffrance dans les boîtes aux lettres tout le week-end, 70 personnes s'emploient à Bruxelles X à trier la correspondance provenant de l'étranger; il existe en effet, au niveau international, un système d'amendes en cas de retard.

Alors que le trafic international est assuré de manière optimale, les clients de l'intérieur du pays sont frustrés de cette qualité de service et ne disposent d'aucune possibilité de recours. Qu'est-ce qui empêche encore des entreprises étrangères d'offrir aux citoyens belges une distribution du courrier plus rapide et moins coûteuse?

La Poste reconnaît-elle ce problème, auquel sont confrontées des communes du Brabant

noodzakelijkerwijze samen met het invoeren van het nieuwe systeem prior en niet-prior tot dergelijke vertragingen kan komen? Vindt u het bovendien aanvaardbaar dat dat gebeurt? De plattelandsbevolking en de mensen die wonen waar de brieven slechts één keer worden gelicht worden in feite door een overheidsbedrijf gediscrimineerd. Beseft De Post wel dat dit uiteindelijk tot een ontmoediging leidt bij de klanten, wat op termijn ook een weerslag kan hebben op de tewerkstelling van De Post?

04.02 Minister **Rik Daems**: Van discriminatie is er in ieder geval geen sprake. Ik denk dat de rationalisatie van Collect een betere service voor gevolg heeft, zeker in combinatie met het concept van prior en non-prior dat ingevoerd wordt. Ik verklaar mij nader.

Wat heeft Collect – het nieuwe systeem van het ophalen van de brieven – tot gevolg? Dat heeft tot gevolg dat je uitgaat van het ontvangvolume van elke brievenbus. Je moet toch ergens proberen te weten hoe je efficiënt met die middelen omspringt. Hoe doet men dat?

Indien er dagelijks minder dan 50 zendingen in de bus zaten, dan wordt de bus nog maar een keer in de voormiddag gelicht; tussen 50 en 100 stuks wordt de bus eenmaal gelicht tussen 14.30 en 17.00 uur en bij meer dan 100 stuks wordt een keer tussen 14.30 uur en 17.00 uur en een keer na 17.00 uur gelicht. In elke gemeente zijn er bussen die ook in de namiddag gelicht worden en er is altijd in elke gemeente minstens een bus die om 17.00 uur gelicht wordt. Op elke bus die vroeger gelicht wordt, is heel duidelijk vermeld waar de plaats van die late lichting is. Dat maakt dat je geen discriminatie hebt tussen platteland en stedelijk omgeving omdat je altijd in elke gemeente de kans hebt om bij die late lichting te zijn als het dringend is.

Het geeft ook een beetje de bedenking mee aan mij dat je natuurlijk – en dat is een discussie die we nogal eens hebben gehad – op elke hoek van elke straat een brievenbus kan zetten en ze lichten om zes uur 's avonds, maar dan denk ik dat we 150.000 mensen nodig hebben in De Post om dat te doen. Er is natuurlijk ergens een juist midden tussen doeltreffendheid en betaalbaarheid. Dat is de reden waarom men dit zo heeft georganiseerd; er met zekerheid op toekijkend dat er geen discriminatie is tussen platteland en stedelijk gebied. We weten natuurlijk wel dat in een stedelijk gebied, gewoon wegens de concentratie van mensen, er in volume meer bussen zijn die laat worden gelicht maar daar kan men ook zeggen dat er geen discriminatie is want daar is het volume per aantal mensen ook gelijk.

Dit gezegd zijnde, de tariefherziening en dan vooral de manier van werken die herzien is en die nu van toepassing wordt, is er uitgerekend gekomen om de mensen zekerheid te geven van kwaliteit. Wat is dat? De prior en de non-prior worden ingevoerd. U kent die tariefstructuur die aangepast is en die op één geval na een tariefverlaging meebrengt voor de mensen ook al had men daarvan een beetje het omgekeerde beeld. Waar men vroeger voor een brief – die in principe op dag+1 moest toekomen maar waarvoor in het beheerscontract toch wel belangrijke percentages uitgesloten waren – 42 eurocent betaalde onder de 20 gram en 79 eurocent tot 50 gram is er nu de garantie van De Post met een boeteclausule dat men dat op “dag+1 prior” kan verzonden krijgen met een tarifiering van 49 eurocent. Dit is 7 eurocent meer voor de brief tot 20 gram, maar 30 eurocent goedkoper voor de brief tot 50 gram. Dit

flamand?

Admet-elle les retards? Admet-on la discrimination imposée par La Poste à la population des communes rurales?

Se rend-on compte que les clients cherchent d'autres solutions, ce qui pourra avoir des répercussions sur l'emploi dans les services de La Poste?

04.02 **Rik Daems**, ministre: Il n'est pas question de discrimination. Dans le nouveau système de collecte, les levées sont fonction du volume de courrier déposé dans chaque boîte aux lettres. Les boîtes qui recueillent chaque jour moins de cinquante envois sont levées tous les matins; celles qui recueillent cinquante à cent envois sont levées entre quatorze heures trente et dix-sept heures. Le même système s'applique aux boîtes aux lettres qui reçoivent chaque jour plus de cent envois, à la différence que celles-ci sont levées une seconde fois après dix-sept heures. Chaque commune compte au moins une boîte aux lettres, clairement identifiée, dont la levée est effectuée après dix-sept heures. Pour l'expédition du courrier, les possibilités sont donc les mêmes pour les habitants des communes rurales et des communes urbaines.

La méthode de travail de La Poste a été revue pour garantir la qualité de ses services à la clientèle. Auparavant, les envois jusqu'à 20 grammes coûtaient 42 cents et les envois jusqu'à 50 grammes 79 cents. Aujourd'hui, on peut envoyer un envoi prioritaire pour 49 cents. C'est donc une baisse de prix importante car autrefois on payait facilement le tarif le plus élevé, 20 grammes étant un poids très faible.

La qualité des services à la clientèle s'accroît du fait qu'on segmente sans discriminer et qu'on lie à cette segmentation des garanties pour le service “prior” que les clients choisissent eux-mêmes. Il reste à La Poste à concrétiser ces projets sur le terrain. En tout

is belangrijk omdat wij gezien hebben dat die brief van 20 gram heel beperkt was, want algaauw een velletje erbij en men zit aan het hogere tarief. Men is zeker, omdat het volume daalt, dat men op tijd is met prior en gemiddeld gesproken is de klant er beter van af als hij kiest. Als de klant zegt: "Prior is niet echt voor mij van dienst", dan betekent dit in alle gevallen een verlaging, want in geval van een brief tot 20 gram gaat men 1 eurocent minder betalen en in geval van een brief tot 50 gram ga je 38 eurocent minder betalen. Dat is toch een pak. Ik bedoel, 38 cent dat is algaauw een kleine 15 frank dat men minder betaalt op dat ogenblik voor een gegarandeerde dag+3.

Door te segmenteren, door ervoor te zorgen dat men met zekerheid in elk gebied een late lichting heeft van de bus en dus iedereen gelijk voor de wet te maken, door ervoor te zorgen dat men garanties kan geven in een "priorsituatie" waar de klant, de burger zelf kiest voor ofwel een "dag+1" ofwel wat langer. Het kan – tussen haakjes – ook nog altijd dag+1 zijn op dat ogenblik, want het is de eindtermijn die bepaald wordt. In drie van de vier gevallen met een zeer grote tariefdaling en in één geval met een lichte tariefstijging zou de dienstverlening aan de bevolking ingrijpend moeten stijgen.

Dat is de insteek die De Post in deze geeft en die ze op het terrein ook moet waarmaken. Dat zullen wij in de komende weken en maanden zien. We hebben daarnet over het B-Mex-controlesysteem gepraat. Dat systeem meet de ganse ketting. Waar men tot voor kort een stuk in de bedeling van de brieven "vergat" en men de indruk had dat het vrij goed was, pakken we nu gans de ketting aan en gans die ketting gaan we nu boven die 90% brengen zoals voorzien in het beheerscontract. Ik denk dat dit een goede evolutie is. Ze laat de keuze aan de mensen zelf terzake. Ze laat in de meeste gevallen een grote tariefdaling toe op al de dienstverlening. Ik heb het dan nog niet eens over het feit dat drukwerk als dusdanig weg is, want alle brieven mogen nu onder gesloten enveloppe en men hoeft niet dezelfde boodschap in alle brieven te zetten met een tarief dat lager is dan voor het vroegere drukwerk. Ik denk dat dit een ingrijpende verbetering kan zijn voor zover – nogmaals – De Post op het terrein dit nu waarmaakt. Maar daarvoor zijn dan boeteclausules in het beheerscontract voorzien.

Ik denk dus dat de bezorgdheid die u heeft een terechte bezorgdheid is. De Post moet iedereen gelijk behandelen. De Post – indien beloofd – moet de briefwisseling tijdig brengen. Ik denk dat die twee voorwaarden in het huidige systeem perfect realiseerbaar zijn, vooropgesteld dat wat in het beheerscontract overeengekomen is, nu ook op het terrein wordt waargemaakt.

04.03 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord, maar ik heb er toch nog enkele bedenkingen bij. Ten eerste, ik heb de tariefstructuur prior – non prior als dusdanig niet in vraag gesteld. Ik heb daar ook niet als dusdanig kritiek op. Wat ik wel meen te mogen zeggen is dat de regeling prior – non prior uiteindelijk een oplossing is geweest die men heeft gegeven omdat men het niet kon waarmaken om de brieven tijdig bij de mensen te krijgen.

cas, nous avons prévu des clauses d'amendes que les clients pourront faire jouer et qui seront également incluses dans le contrat de gestion.

04.03 Dirk Pieters (CD&V): Je n'ai pas de critique à formuler à l'égard de la structure tarifaire en tant que telle mais je ne puis m'empêcher de penser que le gouvernement a trouvé une solution astucieuse pour répondre à la question initiale de savoir comment La Poste pourrait faire en sorte que les lettres parviennent plus rapidement à leurs destinataires. Le gouvernement résout partiellement ce problème en faisant payer moins les gens.

04.04 Minister Rik Daems: Als vandaag alle mensen die een brief oosten beslissen dat ze prior willen versturen. dan moeten die brieven

evengoed de dag erna zijn.

04.05 Dirk Pieters (CD&V): Inderdaad, dat is juist, maar door dit systeem uit te vinden heeft men het probleem van de laattijdige briefwisseling in feite opgelost door aan de mensen voor te houden dat als ze ermee akkoord gaan om er iets langer voor te wachten, ze er iets minder voor moeten betalen.

04.06 Minister Rik Daems: De brieven worden ook tot 38 cent goedkoper.

04.07 Dirk Pieters (CD&V): Dat hangt natuurlijk samen. Het wordt voor een stukje afgekocht.

04.08 Minister Rik Daems: Als ik een bedenking zou maken, denk ik bijvoorbeeld aan het volgende. Dat is een van de insteken die ik in de discussie heb gehad. Het verenigingsleven werkte vroeger veel met drukwerk en dat woog vaak meer dan 20 gram. Het nieuwe systeem kost het verenigingsleven dan ook een heel pak minder. U weet net zo goed als ik dat uitnodigingen voor een feest, een barbecue of een vergadering niet de brieven zijn die er de volgende dag moeten zijn. Als je daar kan zeggen dat mits het tijdig posten men bijna 40 eurocent kan besparen, vind ik dat toch wel een goeie zaak. Als je dan twee vliegen in een klap slaat, mijnheer Pieters, en inderdaad de mogelijkheid tot prior aan de andere kant echt realistisch maakt, dan lijkt me dat toch heel verstandig van De Post.

04.09 Dirk Pieters (CD&V): Ik zeg niet dat het niet verstandig is. Ik zeg ook niet dat het niet goed verdedigbaar is nu, maar het probleem dat vroeger rees, was toch wel de vraag hoe we die brieven vlugger bij de mensen krijgen. Uiteindelijk heeft men het opgelost door te zeggen dat men voor de post die niet tegen de dag nadien bij de mensen moet zijn, men wat minder moet betalen en maak dan de keuze zelf. Op die manier heeft men het toch vrij handig kunnen oplossen.

04.09 Dirk Pieters (CD&V): Mais, dans les communes rurales, beaucoup de boîtes aux lettres ne recevront pas souvent cinquante envois par jour de sorte que les services à la clientèle régresseront, ce que je déplore.

Maar ik ga even terug naar de kern van mijn vraag. Bedankt ook voor het specifieke antwoord dat u daar hebt op gegeven. Dat kan nu ook per gemeente gecontroleerd worden. Misschien zou dat ook toch wat meer kenbaar moeten gemaakt worden. In de praktijk betekent het toch wel dat men voor de plattelandsgemeenten op heel wat plaatsen zal vastgesteld hebben dat er inderdaad geen vijftig brieven per dag in die bus zaten. In die zin zal het platteland dus, alleen wat dat betreft, meer zijn achteruitgegaan dan de steden. Dat lijkt mij bijna mathematisch niet anders te kunnen. Dat is dan toch ook weer te betreuren. Nu, we zullen zien in welke mate het systeem dat in de plaats is gekomen effectief door de mensen goed gekend zal zijn, zodanig dat ze ook goed weten dat ze niet alleen moeten kiezen tussen prior en non prior, maar dat ze ook moeten kiezen naar welke brievenbus ze uiteindelijk zullen gaan.

Enfin, il importe d'informer suffisamment les gens afin qu'ils sachent qu'ils ne devront pas seulement choisir entre un envoi prioritaire et un envoi ordinaire mais qu'ils devront aussi choisir la boîte aux lettres dans laquelle ils glisseront leur envoi.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

05 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de toestand van Taxipost te Halle" (nr. A328)

05 Question orale de M. Dirk Pieters au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la situation du service Taxipost à Hal" (n° A328)

05.01 Dirk Pieters (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik ben zelf van Halle en heb vernomen dat de divisie Snelpost

05.01 Dirk Pieters (CD&V): La division Poste rapide de la Poste

van Halle, die gelinkt is aan het Pajottenland en voorziet in vijftien arbeidsplaatsen, zou worden overgeheveld via een tussenstap in Dilbeek naar Vilvoorde.

Wij hebben niets tegen Dilbeek en Vilvoorde, maar de vraag is of dat wel een verstandige beslissing is. De bedrijfsgroei zou namelijk vooral in de zuidwestelijke rand van Brussel tamelijk sterk zijn en een verhuus naar Vilvoorde betekent voor de bediening van dat gebied bijkomende mobiliteitsproblemen, vooral op de Brusselse ring. Wie de toestand ter hoogte van Grimbergen kent, kan dit mobiliteitsprobleem niet minimaliseren.

Taxipost kan met zijn buitenlandse afdeling EMS onmogelijk de concurrentie aan met andere grote buitenlandse spelers op de wereldmarkt. De enige tak van Taxipost die nog winstgevend is en waarin de grote internationale snelpostbedrijven momenteel geen weerwerk bieden is net die binnenlandse service Day+0. Day+0 bestaat erin in de voormiddag opgehaalde goederen nog dezelfde dag bij de bestemming af te leveren. Voor Day+1, aflevering de dag na ophaling, is er al concurrentie van tal van bedrijven en Taxipost kan die concurrentie niet meer aan.

Vanaf 1 januari 2003 is ook postbezorging van pakjes van meer dan 100 gram volledig vrij en geen gereserveerde dienst meer voor De Post. Het is dan ook onbegrijpelijk dat juist in die winstgevende sector waar directe en vlugge bereikbaarheid cruciale gegevens zijn, De Post dit voordeel wetens en willens uit handen geeft door de mobiliteitsproblemen.

De klanten die de service drastisch zullen zien dalen noch de personeelsleden van Halle en Dilbeek zijn naar het schijnt tevreden met deze maatregel. Er werd geen rekening gehouden met de reglementaire beschikkingen terzake en de vakbonden werden ingelicht noch geraadpleegd. Uw geplande transfer van Halle naar in een latere fase Dilbeek komt dan ook als onaanvaardbaar over, te meer dat u weer voor misnoegde personeelsleden en ontevreden klanten zal zorgen en voor het verder afkalven van het zakencijfer met alle gevolgen van dien voor Taxipost.

Mijnheer de minister, wat is uw reactie daarop?

05.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de gegevens waarop collega Pieters zich baseert niet volledig zijn en dat wellicht als gevolg daarvan de analyse nog niet volledig kan zijn.

De juiste beslissing die genomen werd, is dat de dispatching-Halle wordt geïntegreerd in de dispatching-Dilbeek. De nieuwe entiteit, Taxipost Dilbeek-Halle, zal worden gevestigd in de bestaande gebouwen van Taxipost in Dilbeek. Het plan voorziet dat Taxipost Dilbeek-Halle ook in de toekomst blijft bestaan zodat de dienst in deze regio op een hoog niveau verzekerd blijft. Taxipost Dilbeek-Halle zal dan wel afhangen van het nog op te starten depot Vlaams-Brabant waarvoor inderdaad op dit ogenblik de visie is dit te vestigen in Vilvoorde. Er is dus een verschil tussen de entiteit Halle-Dilbeek die op locatie Dilbeek komt en het depot dat op locatie Vilvoorde zou komen. Dat zijn twee verschillende zaken.

Voor wanneer is die verhuus voorzien? In principe voor januari volgend jaar, natuurlijk in overleg met het personeel en de vakbonden. Wat men vaak ziet, is dat men op een bepaald niveau bepaalde voorstellen krijgt die nog niet zijn deconcentreerd. Die voorstellen komen naar buiten en er

projette le transfert immédiat du département Hal-Pajottenland et de quinze emplois de Hal vers Vilvorde, avec une étape intermédiaire à Dilbeek.

Ce déménagement entraînera des problèmes de mobilité supplémentaires sur le ring de Bruxelles. Le service intérieur J+0, l'unique branche de Taxiposte qui est encore bénéficiaire et n'est pas confrontée à la concurrence internationale, consiste à livrer le jour-même au destinataire des marchandises qui ont été collectées au cours de l'avant-midi. Ce service pâtira du déménagement.

Par ailleurs, le personnel est également mécontent à présent que la décision a été prise sans consultation des syndicats et sans prise en compte des dispositions réglementaires à l'égard du personnel.

Comment le ministre réagit-il?

05.02 **Rik Daems**, ministre: Votre question se base sur des données incomplètes.

Le dispatching de Hal sera intégré à celui de Dilbeek et installé dans les locaux existants. L'objectif est qu'il soit maintenu, mais qu'il dépende à terme du dépôt du Brabant flamand, dépôt qui se trouvera lui-même probablement à Vilvorde.

En principe, le déménagement aura lieu en janvier 2003, en accord avec le personnel et les syndicats.

ontstaat al onmiddellijk commotie rond, terwijl men fysisch gesproken nog niet eens de kans had erover te praten met de vakbonden. Ik vind het enigszins onterecht te stellen dat het hier gaat om theoretici die niet weten waarover het gaat. Ik denk dat het veeleer een onvolkomenheid is van informatie die enige commotie veroorzaakt, commotie die meteen kan worden rechtgezet zodra het overleg met vakbonden en personeel wordt gestart.

05.03 Dirk Pieters (CD&V): Misschien is de beslissing te vlug uitgelekt?

05.03 Dirk Pieters (CD&V): La décision s'est donc ébruitée trop tôt.

05.04 Minister Rik Daems: Ja, maar dat is niet onlogisch. Men neemt eerst een beslissing en nadien gaat men naar de vakbond, maar niet omgekeerd.

05.05 Dirk Pieters (CD&V): Daarover werd dan overleg gepleegd?

05.06 Minister Rik Daems: Uiteraard en gezien onze transparante manier van werken kunnen wij niet verhinderen dat onze beslissingen vrijwel in real time overall worden medegedeeld. Dat is de liederlijke toepassing van de opendebatcultuur bij De Post.

(...)

Eigenlijk wordt het depot in Vilvoorde gevestigd, maar voor de regio Halle-Dilbeek blijft men in Dilbeek.

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

De **voorzitter**: Tot hier beperken zich de vragen gericht tot minister Daems.

Ik vermoed dat minister Durant ons aanstonds zal vervoegen.

Ik moet mij verontschuldigen, mevrouw de vice-eerste minister. Er waren oorspronkelijk een zestal vragen, maar er blijven er maar twee over. Normaal heeft het weinig zin om een minister te laten komen voor twee vragen, maar ze zijn nu pas ingetrokken.

06 Vraag van de heer Pierre Chevalier aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de verkeerssituatie op de E40 te Ternat" (nr. 8527)

06 Question de M. Pierre Chevalier à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "la situation du trafic routier sur l'E40 à Ternat" (n° 8527)

06.01 Pierre Chevalier (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de vice-eerste minister, mijn vraag is al een paar keer uitgesteld door verplichtingen voor de commissie voor de Buitenlandse Zaken en door andere omstandigheden. Ik verontschuldig mij daarvoor.

Zoals de voorzitter terecht zegt, wordt iedereen die zich richting kust of richting binnenland aan de westelijke zijde van het land begeeft, regelmatig geconfronteerd met enorme verkeersmoeilijkheden. Ik moet eerlijk toegeven dat het de laatste weken, sinds de werken zijn beëindigd, heel wat beter gaat. Volledigheidshalve moet ik dat wel zeggen.

Enkele maanden geleden – meer bepaald op 9 september – is er om vijf uur 's morgens een dodelijk ongeval gebeurd ter hoogte van de werkzaamheden aan de E40 te Ternat. Naast het verlies van een mensenleven en de materiële schade, was dit ongeval oorzaak van een nooit geziene monsterfile op een van de belangrijkste toedanaswegen

06.01 Pierre Chevalier (VLD): A ma demande, cette question a déjà été reportée à plusieurs reprises, de sorte qu'aujourd'hui, elle a quelque peu perdu de son actualité. A présent que les travaux de l'E40 à Ternat sont terminés, la situation est moins grave qu'il y a quelques mois. Néanmoins, je constate que sur le trajet de la E 40 entre Bruxelles et le littoral, les accidents sont presque quotidiens.

Le 9 septembre, un accident mortel s'est produit tôt le matin, à la hauteur des travaux de Ternat, provoquant une congestion

tot de hoofdstad. Verkeersdeskundigen ramen het aantal chauffeurs dat hinder ondervond van dit ongeval op 100.000 tot 120.000, terwijl de meest voorzichtige ramingen van de economische gevolgen van dit ongeval op minimum 1 miljoen euro uitkomen, zonder dat daarbij onrechtstreekse kosten – zoals milieueffecten en dergelijke – in rekening worden gebracht.

U zult ongetwijfeld antwoorden dat verkeersongevallen nooit helemaal kunnen worden vermeden, maar de omstandigheden in Ternat waren voldoende gekend opdat adequate maatregelen zouden kunnen worden genomen om de kans op ongevallen minimaal te houden en de gevolgen van dergelijke ongevallen zo snel mogelijk te remediëren. Ik heb, samen met honderdduizenden landgenoten, moeten vaststellen dat de hoofdstad bijna de hele dag onbereikbaar was vanuit de richting van de kust. Wat de oorzaak van dit alles betreft, citeer ik de politierechter van Vilvoorde, de heer Johan Van Laethem, die wijst op, ik citeer, "de schandalig trage opruimingswerken en de lamentabele coördinatie van de verschillende ordediensten". Voorts zegt hij: "Dat het ongeval zich voordeed in het niet verlichte gedeelte van de werken zal wel geen toeval zijn, terwijl het feit dat de hulpdiensten die zich naar het ongeval begaven, vastreden in de monsterfile, laat veronderstellen dat zij niet beschikten over alternatieve toegangswegen. Blijkbaar kon de verkeerspolitie ook slechts één patrouille inschakelen om de file in goede banen te leiden". Ik houd mijn hart vast bij de bedenking dat hier net zo goed een kettingbotsing had kunnen plaatsvinden.

Ik had graag van u vernomen welke bijkomende maatregelen u zult nemen opdat, ten eerste, dergelijke ongevallen in de toekomst kunnen worden vermeden, ten tweede, de hulpdiensten ten allen tijde en in alle omstandigheden de eventuele plaats van het onheil kunnen bereiken en, ten derde, de economische gevolgen van eventuele ongevallen tot het strikte minimum zouden worden beperkt.

Mevrouw de minister, u maakt het misschien niet genoeg mee, maar de heer Van den Eynde en anderen die uit dezelfde richting komen, zullen het met mij eens zijn dat er bijna geen dag voorbijgaat zonder dat er een ongeval gebeurt met een vrachtwagen of met personenwagens, zonder dat er ergens hinder is, enzovoort. Ik neem geregeld die autosnelweg omdat ik niet altijd de mogelijkheid heb om de trein te nemen, wat ik zou prefereren. Het aantal verkeersongevallen in die richting is onwaarschijnlijk geworden. Wat mij telkens opvalt – zeker als ik dat vergelijk met het buitenland – is de zeer trage manier waarop dat wordt afgewerkt, zelfs wanneer het om een banaal verkeersongeval gaat. In dit geval ging het om een dodelijk verkeersongeval met dramatische gevolgen, maar een aantal weken geleden moest ik op een zondag in De Zevende Dag zijn om met de heer Bourgeois een debat te voeren over de wapenleveringen aan Nepal. Mijnheer Vanoost, dat zal u interesseren. Welnu, ik moest daar zijn rond 11.00 uur. Ik ben om 09.30 uur vertrokken en ik ben pas om 13.00 uur, toen het programma al lang gedaan was, in Brussel aangekomen. Dat was op een zondag. Wat zag ik op de plaats van het ongeval? De ordediensten – ik zal die mensen niet blameren – staan met hun rug naar wat er gebeurt. Het interesseert blijkbaar niemand of er al dan niet een file is. Niemand maakt zich daar zorgen over.

Ik heb vragen bij de coördinatie. U zult mij kunnen antwoorden. Ik heb, wat dat betreft, absoluut een open geest. Is dat een gebrek aan coördinatie tussen het Vlaamse en het federale niveau? Zegt iemand dat het zijn bevoegdheid niet is? De heer Stevaert, die aan iedereen gratis vervoer geeft, interesseert het wellicht geen lor of daar een verkeersongeval gebeurt of niet. Hij zegt wellicht dat men dan nog sneller de autobus zal nemen – hoewel er geen bus is naar Brussel.

invraisemblable qui, selon les estimations, a touché d'une manière ou d'une autre 100.000 à 120.000 conducteurs. Les pertes économiques sont évaluées à un million d'euros environ.

Aux dires d'un juge de police de Vilvorde, les embouteillages étaient dus à l'extrême lenteur des travaux de déblaiement et à la mauvaise coordination entre les différents services d'ordre. Les services de secours se sont retrouvés bloqués dans les encombrements et la police de la circulation n'a dépêché qu'une patrouille pour fluidifier le trafic.

Quelles mesures le gouvernement a-t-il prises pour réduire le nombre d'accidents à proximité des travaux et permettre aux services d'urgences d'atteindre le lieu de l'accident le plus rapidement possible, quelles que soient les circonstances?

Pourquoi les interventions sont-elles aussi lentes en cas d'accidents en Belgique, par comparaison avec les pays voisins?

Faut-il y voir un manque de coordination entre les différents départements concernés?

Wat is er nu precies de oorzaak dat dat niet vooruitgaat, terwijl dat in Frankrijk of Duitsland – ik heb alleszins die indruk maar ik kan me vergissen; u bent veel beter geplaatst dan ik om dat te beoordelen – dus in het buitenland, veel vlugger opgelost wordt. Is dat een verkeerde indruk? Ik zou graag uw antwoord daarop hebben.

06.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, twee maanden na de feiten zal ik niet over dit element spreken, maar ik zal spreken in het algemeen, over de problematiek van de ongevallen en het verkeer in geval van ongeval.

Ten eerste, er zijn de bevoegdheden wie wat moet doen. De wijze van uitvoering en de organisatie van de werken is een keuze van de wegbeheerder. Zo is het Vlaams Gewest verantwoordelijk voor het beheer van de E40. Dat geldt voor zondagen als voor andere dagen.

Ik vermoed dat bij de keuze de pechstrook op te heffen en als rijstrook te gebruiken, er een duidelijke afweging is geweest van enerzijds het behouden van de maximale verkeerscapaciteit, het beperken van de files op deze drukke plaats, en het beperken van de economische gevolgen. Anderzijds is er de mogelijke impact van de maatregel op de verkeersveiligheid. Hier speelt een tweede bevoegdheid, want mijn collega Duquesne is bevoegd voor de coördinatie van de politiedienst, de orde enzovoort.

Ik meen dat zeer omzichtig moet omgesprongen worden met het opheffen van een pechstrook op een autosnelweg en dat dit slechts zeer uitzonderlijk kan worden overwogen. Dan nog moet dit beperkt zijn in tijd en /of ruimte, dat is evident. Tevens moeten inspanningen geleverd worden voor de inrichting van vluchthavens – dat is ook zeer belangrijk – en moeten de nodige aankondigingen op afstand van het ontbreken van een pechstrook gedaan worden, zodat de bestuurder in problemen zich nog tijdig op een pechstrook aan de kant kan stellen.

Het is niet voor niets dat in de internationale afspraken die zijn gemaakt voor de E-wegen die zijn weergegeven in een United Nations Treaty, de "European Agreement on Main Infrastructure Traffic Arteries" een lid is opgenomen luidend als volgt: "Sur autoroute, l'accotement devrait comprendre normalement une bande d'arrêt continue, une bande d'arrêt d'urgence, d'au moins 2,50 mètres – et trois mètres si un trafic poids lourd le justifie –, stabilisée et revêtue de façon à pouvoir accueillir un véhicule en stationnement."

Dit akkoord dat een internationaal akkoord is, bepaalt hierover echter verder niets in geval van wegenwerken op autosnelwegen. Voor mij is het evident dat het absoluut noodzakelijk is over een pechstrook te beschikken, zelfs in geval van werken. Wat de bijkomende maatregelen zoals het snel ter plaatse kunnen komen van hulpdiensten betreft, bepaalt artikel 38 van het verkeersreglement dat zodra het speciale geluidstoestel het naderen van een prioritaire voertuig aankondigt, elke weggebruiker onmiddellijk de doorgang moet vrijmaken en voorrang moet verlenen, zo nodig moet de weggebruiker stoppen. Dat is niet altijd het geval. Het is wel de regel. Iedereen moet stoppen of voorrang verlenen aan de diensten.

Op de plaats van de werken en van het ongeval van 9 september is de E40 uitgerust met een pechstrook. Het was mogelijk deze pechstrook vrij te laten voor de hulpdiensten.

Wat de maatregelen in de toekomst betreft, behandelt de commissie

06.02 **Isabelle Durant**, ministre: L'organisation des travaux est déterminée par le gestionnaire de voirie. La Région flamande, qui était responsable des travaux de l'E40 à Ternat, avait décidé de ramener le nombre de bandes de circulation de trois bandes plus une bande d'arrêt d'urgence à trois bandes rétrécies sans bande d'arrêt d'urgence. Le choix de supprimer temporairement la bande d'arrêt d'urgence résulte de l'évaluation des exigences en matière de mobilité au regard de l'incidence sur la sécurité routière. Il ne peut être décidé de supprimer la bande d'arrêt d'urgence que dans des cas exceptionnels. Cette suppression doit être limitée dans le temps et dans l'espace et les refuges et les panneaux d'avertissement doivent être prévus en nombre suffisant. Le traité contenant les accords internationaux en matière de routes E fait explicitement référence à la nécessité de disposer de bandes d'arrêt d'urgence.

Les autoroutes doivent comporter une bande d'arrêt d'urgence d'au moins 2,5 mètres (3 mètres si elles connaissent un trafic continu de poids lourds).

Toutefois, ce traité ne mentionne nullement la suppression temporaire des bandes d'arrêt d'urgence en cas de travaux.

L'article 38 du Code de la route prévoit qu'à l'approche d'un véhicule prioritaire signalée par l'avertisseur sonore spécial, tout usager doit immédiatement dégager et céder le passage; au besoin, il doit s'arrêter. Dans le cas précis de l'endroit où l'accident est survenu sur la E40, il y avait bien une bande d'arrêt d'urgence. Les difficultés rencontrées par les services d'urgence pour accéder à l'accident

op dit ogenblik het wetsontwerp van de regering houdende verschillende bepalingen inzake verkeersveiligheid. Een ontwerp van koninklijk besluit tot aanwijzing van de overtredingen per graad van het algemeen reglement is in opmaak. De niet-eerbiediging van voornoemde gedragsregel werd erin hernomen als zware overtreding van de tweede graad. Op dit ogenblik wordt dit als een gewone overtreding aangerekend. Het is belangrijk dat de overheid het signaal geeft dat een dergelijke overtreding zware consequenties kan hebben niet alleen inzake files maar ook inzake andere ongevallen. U weet dat kijkfiles ongevallen kunnen veroorzaken.

Volgens de internationale engagementen moet de pechstrook vrij blijven. Dat was misschien niet het geval op 9 september. Dat is misschien niet op alle werven het geval. Het is echter noodzakelijk. We moeten de Gewesten sensibiliseren dat de pechstrook bij wegenwerken behouden moet blijven. Dat is noodzakelijk voor de hulpdiensten en om de trafiek te vergemakkelijken.

06.03 Pierre Chevalier (VLD): Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dring erop aan dat de coördinatie met de Gewesten verbeterd wordt. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat er nood is aan een betere coördinatie tussen uw departement en dat van Verkeer dat op dit ogenblik door de heer Stevaert beheerd wordt die zijn prioriteiten heeft, alsmede met het departement Binnenlandse Zaken. Mijn partij houdt dikwijls een pleidooi voor meer blauw op straat. Bij dat soort werken zou, mijns inziens, een permanente politiebewaking moeten georganiseerd zijn zodat men vlug kan ingrijpen als zich iets voordoet. Naar aanleiding van een spoorstaking heeft Karel Van Miert ooit gezegd – de voorzitter zal dat wellicht graag horen – dat bij een spoorstaking de mensen staan te verrechtsen op het perron. Ik heb de indruk dat mensen ook zitten te verrechtsen als ze in de file staan. Ik erger mij blauw! In mijn geval is dat niet zo'n grote handicap!

sont sans aucun doute dues au comportement des conducteurs bloqués et à leur manque de civisme.

Le projet de loi relatif à la sécurité routière, que la Chambre examine actuellement, prévoit un projet d'arrêté royal qui répartit les infractions en différentes catégories. Le non-respect de l'article 38 du Code de la route sera désormais considéré comme une faute grave du deuxième degré.

06.03 Pierre Chevalier (VLD): Je plaide pour une meilleure coordination entre les différents ministres concernés par la problématique des accidents de la route qui surviennent à proximité de zones de travaux, à savoir les ministres régionaux et fédéraux de l'Intérieur et des Communications.

Je préconise également une présence accrue des services d'ordre en cas d'accident. L'incidence des accidents de la route sur la mobilité doit être limitée au maximum. Il ne faut pas perdre de vue que les conducteurs bloqués dans des encombrements s'irritent presque à vue d'œil.

06.04 Minister Isabelle Durant: U kunt kiezen voor groen.

(...)

(...): Rood van woede en blauw van ergernis.

06.05 Pierre Chevalier (VLD): In West-Vlaanderen zegt men blauw van colère.

06.06 Isabelle Durant, ministre: En français on dit vert de rage.

De **voorzitter:** In het Nederlands zegt men: groen van nijd.

06.07 Pierre Chevalier (VLD): Hoe dan ook, ik denk dat de coördinatie toch heel wat kan worden verbeterd. Ik dring aan – dat is misschien niet onmiddellijk uw prioriteit, maar ik kan mij daarin vergissen – opdat dit gebeurt.

Hoe dan ook, mevrouw, ik denk dat daardoor de coordinatie veel zou worden verbeterd.

Ik weet dat dit misschien niet onmiddellijk uw prioriteit is, ik kan mij vergissen daarin. maar ik dring er toch echt op aan dat dit gebeurt.

Immers, de mensen stappen uit hun auto, maken opmerkingen en vragen zich af hoe alles verloopt.

Ik denk dat dit het in gebreke blijven van de overheid illustreert. Dat heeft uiteraard niets te maken met deze regering die ik voluit steun.

Het is in een vorige legislatuur, mijnheer Verherstraeten, ook gebeurd.

Ik hoop dus dat dit kan gebeuren. Er zijn immers nog veel mensen die de auto nemen, die ginds ondervinden wat het is en die vragen hoe het komt dat er geen aangepaste maatregelen worden genomen.

Als u daarvoor iets zou kunnen doen dan denk ik dat u een ferme stap vooruit zult zetten in het winnen van het vertrouwen van de mensen in het organiseren van de overheid van de verkeersveiligheid. Dat was de bedoeling van mijn vraag.

Ik ben uiteraard tevreden met uw antwoord maar ik denk dat we daar echt iets moeten aan doen.

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

07 Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een tweede goederenspoor naar de haven van Antwerpen" (nr. A312)

07 Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement d'une seconde voie ferrée destinée au transport de marchandises vers le port d'Anvers" (n° A312)

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Mijnheer de voorzitter, dit is de laatste vraag, maar last but not least.

Mevrouw de minister, u weet dat de haven van Antwerpen reeds geruime tijd aandringt op een tweede goederenspoorontsluiting. Blijkbaar zou de Vlaamse regering aan de NMBS nogmaals de opdracht hebben gegeven om te onderzoeken of voor de aanleg van die tweede goederenspoorontsluiting naar de haven er in Lier geen tunnel onder de beide Netes gebouwd zou kunnen worden. Die oplossing zou overigens ook voor het Muizenbos in Ranst worden gesuggereerd.

Mevrouw de minister, had de NMBS daarover eerder al niet negatieve adviezen gegeven? Waarom moet er dan een tweede onderzoek plaatsvinden? Of zal men verwijzen naar eerdere adviezen?

Gaf de NMBS ondertussen reeds antwoord aan de Vlaamse regering, of tegen wanneer valt dat antwoord te verwachten?

Blijkbaar heeft men bij de optie van de tweede spoorontsluiting de link met de IJzeren Rijn laten vallen. Mijn vraag aan u luidt: is dat de keuze geweest van de NMBS of is dat de keuze van de Vlaamse regering?

Ten slotte, kan u, als bevoegd minister, aanvaarden dat de NMBS in een mooie stad als Lier een viaduct van naar verluidt meer dan 10 meter zou gaan bouwen? Is zij er niet van overtuigd dat de woonleefbaarheid van die stad dan ernstig in het gedrang zal komen, met alle mogelijke desastreuze gevolgen?

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le deuxième désenclavement constitue une absolue nécessité pour le port d'Anvers. Il semble que le Gouvernement flamand ait chargé la SNCB d'une étude à ce sujet. Il s'agit d'envisager la possibilité d'aménager un tunnel sous la Nèthe à Lierre. Pourtant, une étude a déjà été menée à ce propos. Pourquoi dès lors cette seconde étude? Quand un avis sera-t-il rendu?

Manifestement donc, la liaison avec le Rhin de Fer est abandonnée, elle-aussi. Ce choix a-t-il été opéré par le Gouvernement flamand ou par notre société de chemin de fer? A mon estime, il faut conserver cette liaison, afin que le transport de marchandises et de personnes puisse rester distinct entre Anvers et Lierre, ce qui libérerait une certaine capacité pour la création d'un réseau rapide urbain pour le transport de voyageurs.

S'il n'est pas procédé au creusement d'un tunnel à Lierre, la

SNCB veut construire un viaduc qui nuirait à la viabilité de la ville. La ministre peut-elle admettre pareille situation?

07.02 Minister **Isabelle Durant**: Mijnheer de voorzitter, tot nu toe heeft de Vlaamse regering aan de NMBS nog geen onderzoek naar geboorde tunnels gevraagd. Wel werd door de betrokken gemeentebesturen, als reactie op de plenaire vergadering over het ontwerp-MER, gevraagd om naast de reeds opgenomen ondergrondse oplossing, ook geboorde oplossingen te onderzoeken. De studie in verband met het onderzoek naar bijkomende ondergrondse alternatieven is momenteel opgestart op vraag van de gemeenten.

De NMBS is nu dus gestart met het onderzoek naar bijkomende ondergrondse alternatieven. Zowel de technische als de financiële consequenties, de impact op het milieu en de veiligheid worden onderzocht. Het eindrapport dat de conclusie van die uitgebreide studie zal bevatten, mag verwacht worden in het voorjaar van 2003.

In haar beslissing van 23 juni 2000 voor de nieuwe goederenlijn heeft de Vlaamse regering de aanleg van de verbindingsbocht met de lijn 15, dus de IJzeren Rijn, in Lier niet mee opgenomen. Voor de NMBS blijft het evenwel interessant om op termijn de aansluiting naar de IJzeren Rijn in Lier te realiseren.

Doordat de meeste goederentreinen gebruik zullen maken van die nieuwe lijn, komt er op de bestaande lijn 15 Mortsel-Lier voldoende capaciteit beschikbaar voor bijkomende reizigerstreinen.

In het geval dat geopteerd zou worden voor een bovengrondse oplossing van de Netevallei, dient vanzelfsprekend bijzondere aandacht te worden besteed aan een maximale integratie van de viaductconstructie in zijn omgeving. Onder andere in het kader van de lopende milieueffectrapportage worden reeds een aantal milderende maatregelen voorgesteld die deze inpassing kunnen bewerkstelligen en die de geluidsoverlast maximaal kunnen inperken om de leefbaarheid voor de bewoonde omgeving zo weinig mogelijk aan te tasten. Het zou de bedoeling zijn om in een latere fase, in overleg met de stad, een meer uitgewerkte inpassingstudie te laten uitvoeren om die milderende voorstellen verder te concretiseren en uit te werken.

Dat is de stand van zaken wat dat dossier betreft.

07.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Mevrouw de minister, ik hoop dat ik een kopie kan krijgen. U zei dat de studie is georganiseerd op vraag van de gemeentebesturen. Over welke gemeenten gaat het hier dan? Hebben buiten de stad Lier nog andere gemeenten dit gevraagd?

07.04 Minister **Isabelle Durant**: De NMBS spreekt over gemeentebesturen. Dit wil zeggen dat het om enkele gemeenten gaat. Ik moet echter vragen hoeveel gemeenten erbij betrokken zijn en welke deze zijn. Ik kan daar nu niet op antwoorden. Ze spreken over de betrokken gemeentebesturen. Dit wil toch zeggen dat enkele gemeenten betrokken zijn.

07.05 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Ik zou het appreciëren indien u uw medewerker zou vragen mij dienaangaande schriftelijk te antwoorden.

Ten tweede, mevrouw de minister, wat betreft de verbinding naar lijn 15.

07.02 **Isabelle Durant**, ministre: C'est à la demande non pas du Gouvernement flamand mais du conseil communal que la SNCB procède à une nouvelle étude d'options souterraines. Cette étude traite d'aspects comme la faisabilité technique et financière mais également de la sécurité, de l'environnement, etc. Le rapport est attendu pour le printemps 2003.

La SNCB s'intéresse à une liaison avec le Rhin de Fer à Lierre, qui permettrait effectivement de décharger la ligne 15 Lierre-Mortsel.

Si un viaduc doit être construit au-dessus des deux Nèthe, il devra être intégré au mieux dans l'environnement et nuire le moins possible à la qualité de la vie. Une concertation est menée avec la ville pour réduire l'incidence négative d'un tel projet.

07.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Quelles communes ont-elles demandé une enquête?

07.04 **Isabelle Durant**, ministre: Je dois me renseigner à ce sujet, mais je suppose qu'il s'agit de plus d'une commune.

07.05 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Nous devons traiter le problème de la liaison avec la ligne 15 avec circonspection, car cela entraînera des conséquences pour

zou ik er toch willen voor pleiten om op dat vlak uiterst behoedzaam te zijn, dit wegens de consequenties voor de naburige gemeenten. Ik denk dan aan Nijlen en Grobbendonk. Dit zal niet zo maar kunnen.

Ten derde, het moet mij toch van het hart dat, als u – of althans de NMBS – met de stad Lier overweegt om studies te gaan doen met betrekking tot milderende effecten wat betreft de bovengrondse optie, ik de overtuiging toegedaan ben dat men studies aan het doen is omtrent een draak, met desastreuze gevolgen voor de stad Lier. Ik zou willen pleiten om het financieel en technisch haalbaar te maken om in de ondergrondse optie hoe dan ook te voorzien.

des communes telles que Nijlen et Grobbendonk.

On souhaite modérer les effets néfastes qu'entraînerait la création d'un viaduc sur la Nèthe pour la commune de Lierre, mais un pont de ce type provoquera néanmoins de réelles nuisances. C'est la raison pour laquelle il est nécessaire de rendre la construction d'un tunnel réalisable aux points de vue technique et financier.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.20 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.20 heures.*