



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

18-02-2004

Après-midi

woensdag

18-02-2004

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

- Interpellation et questions jointes de 1
 - M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et 1
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "les conséquences de l'instauration du
 système 'Géoroute', notamment un arriéré
 permanent dans les centres de tri postaux"
 (n° 236)
 - Mme Hilde Claes au vice-premier ministre et 1
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "l'introduction du système Géoroute à La
 Poste dans la région de Hasselt" (n° 1716)
 - M. Willy Cortois au vice-premier ministre et 1
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "le système Géoroute à La Poste" (n° 1773)

Orateurs: **Bert Schoofs, Hilde Claes, Willy Cortois, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Motions* 13
 Interpellation et question jointes de 13
 - M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et 14
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "le financement de la desserte supplémentaire
 organisée par la SNCB pendant les travaux sur le
 ring d'Anvers" (n° 242)
 - M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et 14
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "le plan SNCB de réduction des nuisances
 dans le cadre des travaux sur le Ring d'Anvers"
 (n° 1775)

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

- Questions jointes de 22
 - M. Philippe De Coene au vice-premier ministre 22
 et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "des tarifs préférentiels pour la
 liaison ferroviaire Courtrai-Lille" (n° 1686)
 - M. Pierre Lano au vice-premier ministre et 22
 ministre du Budget et des Entreprises publiques
 sur "la liaison ferroviaire avec Lille" (n° 1786)

Orateurs: **Philippe De Coene, Pierre Lano, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

- Question de M. Eric Massin au vice-premier 25
 ministre et ministre du Budget et des Entreprises
 publiques sur "la rénovation des bâtiments de La
 Poste" (n° 1698)

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

INHOUD

- Samengevoegde interpellatie en vragen van 1
 - de heer Bert Schoofs tot de vice-eerste minister 1
 en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
 over "de gevolgen van de invoering van het
 Georoutesysteem, in het bijzonder de
 aanhoudende achterstand bij postsorteercentra"
 (nr. 236)
 - mevrouw Hilde Claes aan de vice-eerste 1
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de invoering van het
 georoutesysteem bij De Post te Hasselt"
 (nr. 1716)
 - de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister 1
 en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
 over "het Georoute-systeem bij de Post"
 (nr. 1773)

Sprekers: **Bert Schoofs, Hilde Claes, Willy Cortois, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Moties* 13
 Samengevoegde interpellatie en vraag van 13
 - de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister 13
 en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
 over "de financiering van de bijkomende NMBS-
 bediening tijdens de werken aan de Ring van
 Antwerpen" (nr. 242)
 - de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste 13
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "het minderhinderplan
 van de NMBS in het kader van de werken aan de
 Ring van Antwerpen" (nr. 1775)

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

- Samengevoegde vragen van 21
 - de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste 21
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "gunsttarieven op de
 treinverbinding tussen Kortrijk en Rijsel" (nr. 1686)
 - de heer Pierre Lano aan de vice-eerste minister 21
 en minister van Begroting en Overheidsbedrijven
 over "de treinverbinding met Rijsel" (nr. 1786)

Sprekers: **Philippe De Coene, Pierre Lano, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste 25
 minister en minister van Begroting en
 Overheidsbedrijven over "de renovatie van de
 gebouwen van De Post" (nr. 1698)

Sprekers: **Eric Massin, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cartes de priorité de la SNCB délivrées aux personnes handicapées" (n° 1694)	27	Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorrangskaarten van de NMBS voor mindervaliden" (nr. 1694)	27
<i>Orateurs:</i> Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Magda De Meyer, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prix du timbre" (n° 1705)	29	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijs van postzegels" (nr. 1705)	29
<i>Orateurs:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Camille Dieu, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parrainage de l'équipe Lotto-Domo" (n° 1733)	30	Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de wielerploeg Lotto-Domo" (nr. 1733)	30
<i>Orateurs:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Carl Devlies, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conditions d'utilisation des formules pass de la SNCB" (n° 1767)	33	Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden inzake het gebruik van de pass-formules van de NMBS" (nr. 1767)	33
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la demande de complément d'informations faite à la Belgique par la Commission européenne dans le cadre du dossier ABX" (n° 249)	35	Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanvullende inlichtingen die de Europese Commissie aan België heeft gevraagd in het raam van het ABX-dossier" (nr. 249)	35
<i>Orateurs:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> Joseph Arens, Johan Vande Lanotte , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	
<i>Motions</i>	40	<i>Moties</i>	40

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

du

MERCREDI 18 FEVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 FEBRUARI 2004

Namiddag

De vergadering wordt geopend om 14.32 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.32 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

01 **Samengevoegde interpellatie en vragen van**

- de heer Bert Schoofs tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gevolgen van de invoering van het Georoutesysteem, in het bijzonder de aanhoudende achterstand bij postsorteercentra" (nr. 236)
- mevrouw Hilde Claes aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de invoering van het georoutesysteem bij De Post te Hasselt" (nr. 1716)
- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het Georoute-systeem bij de Post" (nr. 1773)

01 **Interpellation et questions jointes de**

- M. Bert Schoofs au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conséquences de l'instauration du système 'Géoroute', notamment un arriéré permanent dans les centres de tri postaux" (n° 236)
- Mme Hilde Claes au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'introduction du système Géoroute à La Poste dans la région de Hasselt" (n° 1716)
- M. Willy Cortois au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le système Géoroute à La Poste" (n° 1773)

01.01 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, aanvankelijk werd ik geïnspireerd door de aanhoudende problemen in Hasselt tengevolge van de invoering van het Georoutesysteem. Het schoentje wringt echter niet alleen in Hasselt. Er zijn eveneens problemen in Vilvoorde. De staking duurt er reeds meer dan een week zodat het een week geleden is dat er nog post werd bedeed. Jean-Luc Dehaene himself, burgemeester van Vilvoorde, bindt vandaag de kat de bel aan. Röntgenfoto's komen niet tijdig terecht bij mensen die dringende medische onderzoeken hebben ondergaan. Er ontstaan stilaan problemen bij de uitbetaling van pensioenen en kinderbijslagen. Handelaars uit Tienen morren omdat er enorme schade zou zijn ontstaan. Het probleem beperkt zich niet tot Vlaanderen. Ook Wallonië deelt blijkbaar in de brokken.

Mijnheer de minister, ik ben vertrokken in Hasselt en kom erop terug. Hasselt heeft af te rekenen met vertraging en achterstand van de poststukken. Tot voor kort ging het over 75.000 stukken. Na de, mijns inziens terechte, vakbondsacties is het aantal gestegen tot 100.000 poststukken, exclusief drukwerk, maar uitsluitend prior- en niet-prior-

01.01 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Après les problèmes perpétuels rencontrés à La Poste à Hasselt, une grève est à présent en cours depuis plus d'une semaine à Vilvoorde. Le retard s'élève entre-temps à 100 000 plis postaux, imprimés non compris. Les particuliers attendent d'importants documents et les commerçants aussi se mettent à protester.

Lors du passage au système Georoute, du personnel supplémentaire a été engagé à Hasselt mais, depuis le 2 janvier 2004, les équipes ordinaires sont livrées à elles-mêmes. Entre-

zendingen.

Na overschakeling op het Georoutesysteem heeft men in Hasselt tijdens de eindejaarsperiode extra personeel ingezet. Sinds 2 januari wordt het werk opnieuw door gewone ploegen uitgevoerd. Gevolg is opstapeling van de briefwisseling tijdens de week. Zondagnacht moet die achterstand worden bijgewerkt door een dubbele ploeg, waarna de chaos 's maandags opnieuw start. We moeten er rekening mee houden dat februari een rustige maand is. April en mei -dat konden we vorige week reeds lezen in de regionale kranten van Limburg - zullen drukke maanden worden. Bovendien zijn er verkiezingen. Men staat voor een enorme berg werk en een enorme achterstand. Ik heb vernomen dat intussen vijf extra werkkrachten werden aangenomen. U zult dit willen bevestigen, mijnheer de minister.

Conclusie is echter dat zowel in Hasselt, in Vilvoorde en wellicht ook in andere postsorteercentra de extra ploegen een tijdelijk lapmiddel zijn. Aan het structurele probleem wordt niet verholpen.

Naar verluidt zijn de vakbonden ondertussen akkoord gegaan met de invoering van het Georoutesysteem in alle grote steden tegen november 2004. Vandaag lees ik op Mediargus een bericht van De Morgen waarin de heer Dehaene aan minister Vande Lanotte vraagt tussenbeide te komen in de staking van de Vilvoordse post. Ik citeer: "De jongste voorstellen van de directie om tijdelijk meer mensen in te zetten worden verworpen. Volgens de vakbonden zijn het geen langetermijnoplossingen. De postbodes eisen dat De Post eerst opnieuw overschakelt op de organisatie zoals die bestond voor de invoering van de Georoute en vervolgens "haar huiswerk" voor de reorganisatie volledig overdoet".

Mijnheer de minister, ik vermoed dat u nog bijkomende informatie hebt, waarover ik niet beschik. Die zal tenminste duidelijkheid verschaffen met betrekking tot de vakbonden. Gaat het gemeenschappelijk vakbondsfront nog akkoord met wat er is beslist? Of schaaft het zich opnieuw achter de Vilvoordse postmannen, die blijkbaar nog steeds niet tevreden zijn? Of gaat het maar om een lokaal persbericht? U zult in die zaak duidelijkheid moeten brengen.

Wat als de tijdelijke krachten worden afgevoerd? Het systeem zal worden geïmplementeerd tegen november 2004. Maar als die tijdelijke krachten inmiddels worden afgevoerd en de problemen blijven bestaan, wat is dan de oplossing? Het structurele probleem blijft immers.

Ten slotte, hebt u al zicht op mogelijke schadevergoedingen of eisen tot schadevergoeding? Is er al een raming daarvan, al is het maar een ruwe schatting? Stilaan beginnen de bevolking, de handelaars en de ondernemers immers te morren. Mijnheer de minister, de winter is nog niet voorbij, en één sneeuwbal van een schade-eis zou een lawine kunnen worden. Is De Post op dat vlak juridisch ingedekt?

01.02 Hilde Claes (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, omtrent deze probleemstelling heb ik zoals u weet reeds enkele weken geleden, overigens samen met nog andere vraagstellers, een vraag gesteld. Op dat ogenblik heb ik u erop gewezen dat de invoering van het Georoutesysteem in Hasselt - waarbij Hasselt en Luik II fungeerden als proefgemeenten voor de

temps, 5 agents supplémentaires ont à nouveau été engagés, mais cela ne résout pas non plus le problème structurel.

Quoique les syndicats se soient déclarés d'accord avec l'instauration du système Géoroute d'ici au mois de novembre 2004, je lis dans De Morgen que le personnel de la Poste estime qu'il faut réexaminer la restructuration.

Le front commun syndical approuve-t-il toujours les accords conclus précédemment? Se rallie-t-il aux postiers de Vilvorde? Que se passera-t-il si les agents temporaires sont licenciés? Le ministre pourrait-il nous donner une idée du nombre de demandes d'indemnisation prévisibles? La Poste s'est-elle munie d'une couverture légale?

01.02 Hilde Claes (sp.a-spirit): A Hasselt, le système Georoute a été instauré au cours du mois le plus chargé de l'année. Le personnel était en nombre insuffisant pour faire face à ce

grotere gemeenten - in de praktijk toch enige moeilijkheden opleverde. Ik heb er toen op gewezen dat volgens mij de directie bij de invoering van deze volledig nieuwe route de problemen zwaar onderschat heeft. Ten eerste gebeurde dat omdat er in te weinig extra personeel voorzien was op voorhand. Ten tweede werd uitgerekend de drukste maand van het jaar uitgekozen voor de invoering van dat nieuwe systeem.

Ik heb er toen ook op gewezen, mijnheer de minister, dat er ook heel wat extra krachten waren ingezet en dat het personeel heel gemotiveerd was. Er werden veel vrijwilligers gevonden om weekendwerk te verrichten waardoor heel wat problemen al opgelost waren. Na een kleine discussie na de vraag bleek toch duidelijk dat het hier ging om problemen die werkelijk personeelsgebonden waren, om de eenvoudige reden – u hebt het toen uitvoerig toegelicht – dat aan de postbodes wordt gevraagd om een volledig nieuwe route te doen, hetgeen uiteraard een leerproces is. Daar kan ik uiteraard het nodige begrip voor opbrengen. Ondertussen zijn er toch wel enkele weken verstreken. Ik denk dat het leerproces al vruchten zou hebben moeten afgeworpen. Vandaar dat ik u vandaag graag enkele vragen stel.

Ten eerste, is het Georoutesysteem inmiddels efficiënter gebleken? Ten tweede, wordt er bij de nieuwe routeberekening rekening gehouden met de veiligheidsproblematiek, meer bepaald wat betreft de zones waar een beperking tot 30 kilometer per uur geldt? Tot daar mijn vragen, voorzitter.

01.03 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, ik heb vanmiddag even het beheerscontract van De Post nagelezen. Dit contract loopt volgens mij tot 2007. In het contract staat duidelijk vermeld dat in het kader van de universele dienstverlening De Post zich ertoe verbindt alle briefwisseling, inclusief week- en dagbladen, te bedelen en de betaling aan huis te verzekeren van pensioenen en tegemoetkomingen aan personen met een handicap.

Mijnheer de minister, zoals u ondertussen al weet, gebeurt dit in Vilvoorde helemaal niet meer. Dit is een groot probleem voor het bedrijfsleven en de zelfstandigen die in de regio toch meer dan 20.000 mensen tewerkstellen. Dit is een groot probleem voor wie thuis wacht op een uitkering. Dit is een groot ongemak voor particulieren. Ik denk bijvoorbeeld aan mensen die wachten op een ticket om met vakantie te vertrekken. Ook voor de ziekenhuizen en de ziekenkassen is dit een probleem. Men wacht bijvoorbeeld op de toestemming van de controlerende geneesheer uit Brussel om een bepaald geneesmiddel te mogen aanschaffen en te mogen terugbetalen. Hetzelfde geldt voor een ziektecontrole waarbij men wordt geacht zich aan te bieden bij de controlerende geneesheer. Als men echter geen uitnodiging krijgt, kan men ook niet gaan en valt men automatisch in het systeem van de schorsingen.

De oorzaak van dit alles blijkt – ik hoor wat mijn collega's daarover zeggen en mijn collega uit Hasselt heeft terzake manifest enige ervaring – een lokaal conflict te zijn in verband met de toepassing van de Georoute. Het gaat om een conflict tussen het lokale personeel en de regiomanager die daarvoor verantwoordelijk is. Dit is geen nieuw probleem. We hebben al een aantal strubbelingen gehad bij de

changeement. Très motivés, les postiers ont toutefois résolu de nombreux problèmes. Ainsi, il a été fait appel à des volontaires pour le travail de week-end.

Il y a quelques semaines, j'ai déjà posé des questions au ministre sur les problèmes à Hasselt. Il est alors apparu que le retard était dû au fait que les facteurs ne maîtrisaient pas encore complètement les nouveaux itinéraires. Depuis lors, le processus d'apprentissage devrait toutefois être terminé.

Entre-temps, le système Georoute fonctionne-t-il plus efficacement? Le nouveau calcul d'itinéraire tient-il compte des zones 30?

01.03 Willy Cortois (VLD): Le contrat de gestion avec La Poste prévoit que toute la correspondance doit être distribuée à domicile et que certains paiements doivent y être faits. A Vilvorde, ce n'est plus le cas, ce qui met entreprises, indépendants et particuliers dans une situation difficile. On trouve à l'origine des problèmes un conflit à propos de l'introduction du système Géoroute. Le courant ne passe pas entre le personnel local et le manager régional. Des retards ont été également constatés dans les quatre bureaux-pilotes et dans diverses communes du Brabant flamand.

Les syndicats acceptent la poursuite de la mise en œuvre du système Géoroute, à condition qu'il soit adapté à la situation locale. C'est ainsi que les employés ne disposent pas d'assez de temps pour s'occuper du tri et qu'ils se retrouvent coincés dans les bouchons du matin. Par ailleurs, de nombreuses

invoering van dit nieuwe systeem in de vier pilootkantoren. Ik hoor in Vlaams-Brabant dat niet alleen in Vilvoorde, maar ook in Aarschot en Tienen niet alles van een leien dakje loopt.

Ik heb nochtans het gevoel dat in het paritair comité van De Post de vakorganisaties zich principieel akkoord hebben verklaard met de verdere uitwerking van het systeem, met inachtneming van een aantal bijkomende voorwaarden. Men wil onder meer dat een aantal aanpassingen worden doorgevoerd die pragmatisch rekening houden met de lokale toestand.

Ik hoor nu het volgende. Dit bevestigt ook wat mijn collega zegt. Het tijdelijk aantrekken van extra personeel lost fundamenteel niet veel op. Dat kan even helpen, maar het zorgt niet voor de genezing. Het gaat allemaal over het volgende. Een postbode heeft 36 minuten tijd om zijn dagtaak te vervullen. Men zegt mij nu – ik spreek vooral over wat ik in Vilvoorde hoor – dat de tijd voor het voorbereidend sorteren te kort is.

Men zegt mij ook dat men bij het inschakelen van de bediening met wagens geen rekening gehouden heeft met het feit dat dit niet zo eenvoudig is in een verstedelijkt gebied. Dat moet dan gebeuren tijdens de ochtendspits, tussen 8 uur en 9 uur. Die wagens staan dan zoals iedereen in de file. Uitreiken per wagen is in principe zeer eenvoudig, maar men zegt mij dat het ook een zware fysieke inspanning vergt van de betrokkene.

Men moet met de wagen kunnen stilstaan in een stadswijk. Er is geen parkeergelegenheid. Men moet in een dubbele file gaan staan. Dat zijn allemaal kleine dingen waarmee men blijkbaar geen rekening heeft gehouden in het theoretisch model. Ik voeg eraan toe dat alle gemeenten snel zijn om zones-30 in te voeren. Iemand heeft het hier gezegd. Als De Post het goede voorbeeld wil geven, dan heeft dat ook zijn repercussies op de snelheid waarmee men zich in de stad kan verplaatsen.

De algemene indruk is dus dat men onvoldoende rekening houdt met de toestand op het terrein. Men zorgt ongewild voor een verdere scheeftrekking van de werkverdeling tussen de verschillende betrokkenen.

Ik moet er nog iets aan toevoegen. Men vraagt zich af wat er gebeurt met de klanten. Belgen zijn nogal soepel. Ze passen zich gemakkelijk aan. Ik heb echter zelf kunnen ervaren dat men zijn post niet mag komen halen wanneer ze hem niet kunnen brengen.

Die krijgt men ook niet. Dat is natuurlijk toch wel raar: men kan ze niet komen halen. Als men dan naar het bedrijf toe vraagt hoe men dat ziet voor de komende dagen, krijgt men eigenlijk geen antwoord. Dan spreek ik mij nog niet uit over de manier waarop het antwoord wordt gegeven. Ik neem aan dat dit afhangt van de zenuwachtigheid van de dame of heer die voortdurend klachten moet incasseren.

De gevolgen zijn financiële gevolgen voor het bedrijf, imagooverlies, verbitterd personeel dat zich uiteindelijk – ik wil dat toch ook eens onderstrepen – met stakingsgeld al die tijd tevreden moet stellen. Als men dus hardnekkig door blijft staken, is daar toch blijkbaar iets fundamenteels mee gemoeid en voelen de mensen aan dat men op

communes veulent introduire les zones 30 le plus rapidement possible mais doivent comprendre que cela affecte la rapidité de la distribution du courrier.

Qu'advient-il des clients? Ils s'adaptent facilement mais leur faculté d'adaptation a des limites. Même ceux qui veulent aller chercher leur courrier eux-mêmes rentrent chez eux bredouilles.

Le malaise n'a pas que des conséquences financières. Il génère un problème d'image et l'amertume gagne le personnel. Le fait que les grévistes se contentent de l'indemnité de grève est éloquent.

Le ministre est politiquement responsable de La Poste. L'approche du management soulève des questions.

Quel est le point de vue du ministre en général et plus particulièrement en ce qui concerne la situation à Vilvoorde?

zijn minst geen rekening houdt met hun terechte opmerkingen. Uiteindelijk is er dan kolossale achterstand.

Ik besef zeer goed dat we met een autonoom overheidsbedrijf zitten, waarmee een beheerscontract bestaat. De minister kan zich daar in principe niet mee bemoeien, maar hij blijft – of men wil of niet – de politieke verantwoordelijke, wat men daar ook precies onder kan verstaan. Het is een steeds opnieuw opduikend probleem, geen nieuw probleem. Ik heb toch wel mijn bedenkingen bij de wijze waarop het management de problemen aanpakt. Er is toch ook zoiets als beter voorkomen dan genezen. Mijn vragen dan.

Heeft de minister zich terzake al een mening gevormd? Heeft hij een aantal stappen gezet? Quid – dit is het lokale aspect dat ik daarbij breng – met de al of niet blokkering van de toestand in Vilvoorde waarvoor de mensen veel begrip hebben, maar waarbij ze stilaan toch zeer ongeduldig worden?

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijn begrip en mijn geduld zijn zeer beperkt in deze.

De Georoute werd ingevoerd om iedereen gelijk te behandelen. Dat is decennialang niet het geval geweest. Naar gelang van de plaatselijke directie, de plaats waar de minister woonde en de zwakte of sterkte van deze of gene werd het werk anders verdeeld. Dat is de historische waarheid van De Post. We moeten daar niet op terugkomen, maar het is de waarheid. Met de Georoute probeert men op een ernstige manier iedereen gelijke taakstellingen te geven. Daarover zijn de vakbonden het eens. Ik zie ook niet in hoe een eerlijk werkend bedrijf anders kan. Dit is essentieel.

Op dit moment zijn er ongeveer 160 kantoren van verschillende grootte, die de Georoute hebben toegepast. Zij hebben die inspanning gedaan zonder dat zij in het nieuws zijn gekomen. Ik heb verschillende van die kantoren, grotere en kleinere, bezocht. Het enige wat die mensen zeggen, is dat zij de Georoute aanvaarden en dat het een inspanning vergde om het systeem in te voeren, maar dat iedereen het nu moet toepassen. Het zijn toch niet de brave vrijwilligers, die eerst zijn geweest en die zich netjes hebben gereorganiseerd, die nadien moeten vaststellen dat de rest het systeem niet toepast. Dat is een belangrijk element. Ik vind dat een belangrijk element van rechtvaardigheid, van juiste toewijzing en van gelijke behandeling.

Nogmaals, er zijn op dit moment 160 kantoren die volgens het nieuwe Georoute-principe werken. Over het algemeen is de tevredenheidsgraad groot over dit nieuwe systeem. Men vindt het een eerlijk systeem. Ik weet dat het een aanpassing vergt en de betrokkenen zeggen dit ook. Bovendien betekent dit dat voor de postbodes – dat mogen we toch ook niet onderschatten – het systeem, waarbij degene die in de bovenste lade lag bij de directie een beetje minder moest doen en degene die in een lager lade lag wat meer moest doen, definitief tot het verleden behoort. Men zegt ook dat de mensen nu gelijk worden behandeld.

We komen dan bij de situatie in Hasselt. In Hasselt vond het eerste proefproject plaats. Ik kan aanvaarden dat men daar in het begin een probleem had. Men heeft tijdelijk een aantal extra mensen ingezet en

01.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le système Géoroute a été mis en place pour traiter chacun sur un pied d'égalité, ce qui n'a pas été le cas pendant des décennies. A l'heure actuelle, environ 160 bureaux appliquent le système. Les réactions sont identiques partout: le nouveau système est accepté à la condition d'être appliqué par tous. Il est essentiel que chacun soit traité de la même manière. C'est une question d'équité.

A Hasselt, l'arriéré, qui avait pu être comblé début janvier 2004 grâce à des effectifs supplémentaires, s'est de nouveau accru au cours des dernières semaines. Hasselt n'atteint pas les normes fixées en matière de rendement. Un consultant externe sera envoyé à Hasselt pour y prêter assistance, car le problème ne réside pas dans un besoin de personnel supplémentaire. A Bruxelles, par exemple, le projet fonctionne bien. Il est impossible de réduire davantage le rythme de travail. Le système tient bel et bien compte des limitations de vitesse dans la circulation.

Vilvorde refuse le système géoroute. Ce n'est pas admissible. Un accord a été conclu avec les syndicats au sujet de ce système. Vilvorde refuse également de livrer les envois non adressés et

de achterstand werd ook weggewerkt. Begin januari was de achterstand weggewerkt. De laatste dagen en weken is die achterstand opnieuw toegenomen.

Als we de nieuwe normen die met de vakbonden overeengekomen zijn, bekijken, dan haalt het kantoor Hasselt op dit moment niet de rendementsnormen die gehaald moeten worden. Dat betekent dat men niet anders kan dan hier nog tijdelijk bij te springen, maar dat men niet definitief kan blijven bijspringen. U zegt dat het tijdelijke geen oplossing is. Ik ben het daar niet mee eens. Extra mensen toevoegen zou daarentegen geen oplossing zijn. Dat zou namelijk betekenen dat we voor het ene kantoor andere rendementsnormen zouden opleggen dan voor het andere.

Er gaat tijdelijk een interne consultant, iemand met ervaring, naar dat kantoor gestuurd worden. Er gaat tijdelijk geholpen worden om te verbeteren. Finaal moet die ploeg het afgesproken rendement halen dat ook voor alle andere kantoren geldt. Ik wil bijvoorbeeld aangeven dat bij één van de kantoren in Brussel intussen de reorganisatie volledig achter de rug is. Ik denk dat het Brussel 3 is, maar ik ben daar niet zeker van. Het kantoor werkt nu goed. Het gaat hier ook om een groot kantoor en een stedelijke omgeving. Voor Hasselt is het devies dan ook begeleiding. Er zal tijdelijk geholpen worden, maar men moet de normen halen iedereen die moet halen. Er kunnen bijgevolg niet structureel mensen bij aangeworven worden, want dat zou betekenen dat men het werkritme voor Hasselt lager stelt dan in een ander kantoor. Ik denk niet dat iemand hierom vraagt.

Specifiek rond de vraag of er specifiek rekening gehouden is met de vraag rond de 30 en de 50 kilometer, kan ik bevestigend antwoorden. Dat zit in het model. In het model zitten de snelheidsbeperkingen inbegrepen. Het model houdt dus rekening met het feit dat je op sommige plaatsen niet sneller mag rijden dan 30, 50 of 70 kilometer per uur. Ik wil dat benadrukken.

Wat betreft Vilvoorde, weet ik niet goed wat ik ervan mag geloven.

Ik kan alleen lezen wat ik zie. Officieel zeggen ze daar ten eerste: "Wij willen de Georoute niet. Schaf de Georoute af en begin opnieuw." Dat is niet de afspraak die de directie heeft gemaakt, noch de afspraak die met de vakbonden is gemaakt. Dat men het gaat afschaffen is ook niet wat 160 kantoren nu verwachten, want voor één kantoor gaat het niet. Zeggen tegen 160 kantoren, die daarover tevreden zijn, dat ze een beetje verkeerd zijn geweest, gaat toch niet. Dus men zegt: "Schaf Georoute af". Ik kan daar niet op ingaan.

Gisteren werd een brief verstuurd naar de personeelsleden om hen te zeggen dat de Georoute is beslist, dat er een afspraak is gemaakt met de vakbonden en dat het systeem zal worden toegepast, ondanks wat ervan gedacht wordt.

De tweede eis in Vilvoorde is: "geen zendingen zonder adres". Zendingen zonder adres zijn dus huis-aan-huisreclame. De postbodes haten het ronddragen van die advertenties". Ik kan daar inkomen, ze hebben het recht dat niet graag te doen. Men beschouwt dat een beetje als minderwaardig werk – en ik kan dat ook begrijpen – ten opzichte van het ronddragen van een brief. Een aangetekende brief afgeven is meer persoonlijk werk. Advertenties van de lokale

considère la distribution d'imprimés publicitaires comme un travail dévalorisant. Selon le système géoroute, chaque bureau doit distribuer un certain nombre d'envois non adressés. En effet, la publicité est un marché croissant qui contribue à compenser la diminution du nombre de lettres.

Si Vilvorde admet ces deux faits, on pourra alors évoquer les modalités. Au niveau local, il existe une marge de 5 pour cent de plus ou de moins. Il est impossible de déroger au système. Je n'ignore pas que, par le passé, Vilvorde n'a jamais traité les envois non adressés, raison pour laquelle les choses s'y déroulent plus difficilement.

Je devrais recevoir ce soir un rapport sur la concertation qui a eu lieu aujourd'hui. Nous pourrions alors résoudre le problème demain. En effet, 160 bureaux appliquent déjà avec succès le système géoroute.

Chaque semaine, de nouveaux bureaux utilisent pour la première fois le système. Une formation complémentaire peut être dispensée temporairement afin de parvenir au rendement qui avait été convenu. Il ne peut toutefois être dérogé aux règles générales. Le problème de l'indemnisation n'a pas encore été abordé. J'espère que nous pourrions débloquer la situation.

kleinzaak rondragen is niet zo plezant. Ze voelen zich daar niet zo goed bij. In België geldt het feit dat in de Georoute rekening wordt gehouden met het feit dat men dat moet doen. Ik wil dat ook benadrukken. Als er minder brieven zijn, is een deel van de compensatie van de inkomsten het feit dat men op die markt, die men volledig heeft overgelaten aan een privé-concurrent, op een agressievere manier probeert dingen terug te krijgen. Men heeft dat volledig afgestoten. Het resultaat is dat er een hele markt is - nog steeds een groeimarkt -, terwijl De Post zich enkel bezig zou houden met de brieven, dat een dalende markt is. Dat is niet de juiste strategie. Dus voor de mensen in Vilvoorde geldt wat voor iedereen geldt, met name dat een aantal zendingen zonder adres moeten worden uitgedeeld.

Als men die twee dingen aanvaardt: ten eerste, de algemene regels inzake de georoute die voor iedereen gelden en ten tweede, en dat is er een onderdeel van, ook de zendingen zonder adres, dan kan altijd over de modaliteiten worden gesproken en dat moet ook. Immers, in ieder kantoor worden aanpassingen gedaan. In het akkoord met de vakbonden is dat ook voorzien. Men heeft als ik het goed begrepen heb een marge van ongeveer 5% op de verschillende dingen, die wat meer of wat minder kan zijn al naargelang van de plaatselijke toestand. Men heeft die marge ingebouwd. Ik ben niet zeker van die 5%, heel technisch is het niet wat ik zeg, maar er zijn marges. Wil men die marge gebruiken dan ben ik het er mee eens.

Als men mij vraagt om af te wijken van het systeem voor gelijk welk kantoor dan is mijn antwoord neen. Voor de kantoren die een beetje bevoordeeld werden in het verleden, zoals Vilvoorde dat tot nu toe nooit zendingen zonder adres heeft verwerkt omdat ze het niet wilden, is de verandering natuurlijk moeilijker. Daar zal je dus ook meer weerstand krijgen. We zullen dus geleidelijk aan weerstand krijgen op die plaatsen die een iets betere toestand hadden voordien. Dat is voorspelbaar. We mogen er echter niet aan toegeven, er is vanmorgen reeds overleg geweest en om 4u is er opnieuw overleg. Ik heb de voorbije dagen contact gehad met de postdirectie en ik verwacht daarover tegen vanavond ook een verslag zodat we morgen kunnen evalueren hoe wij de zaak kunnen oplossen. De zaak moet alleszins opgelost worden. Hoewel ik de gevoeligheden begrijp wil ik dat toch benadrukken.

Ik denk ook dat veel mensen die in De Post werken een andere indruk hebben van het systeem en niet goed begrijpen waarover het gaat. Ook na uw vragen krijg ik soms de indruk dat wij nog helemaal in het begin zitten van dit proces. Er zijn vandaag 160 kleinere en grotere kantoren die zo werken en die goed werken. Er zijn 589 gemeenten en normaal gezien is er 1 per gemeente en in de steden meerdere. Het zullen er dus in totaal zo'n 700 tot 800 zijn, ik weet het niet precies, het is zelfs mogelijk dat ik me vergis en dat het er 1300 zijn. Het is een grote groep, maar het zijn die 160 die er mee begonnen zijn en die werken. Iedere week zijn er nieuwe. Bijvoorbeeld rond nieuwjaar is Beveren begonnen. Beveren werkt volledig en heeft geen achterstand. Beveren is een stad die even groot of iets kleiner is dan Vilvoorde.

Beveren telt veertigduizend inwoners en Vilvoorde ongeveer vijfendertigduizend. Beveren zal dus niet zo verschrikkelijk veel kleiner zijn dan Vilvoorde. In Beveren werd het systeem gestart. Brussel is

een grote zone en daar wordt het systeem ook toegepast. Iedere week starten er nu nieuwe kantoren op. Ze hebben moeilijkheden, maar die situeren zich in de toepassing van het systeem. In dat geval zijn er binnen het systeem varianten mogelijk. Bijvoorbeeld, Hasselt heeft een rendementsprobleem en dus moet er worden aangepast. Zij zullen extravormingen geven om aan het rendement te komen. Dat kan tijdelijk worden gedaan. We kunnen echter niet afwijken van de algemene regels.

Over schadevergoedingen is er nog niet gesproken. Ik hoop in elk geval dat we de situatie in Vilvoorde nu heel vlug kunnen deblokkeren. Het wordt er immers vrij krap.

01.05 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, blijkbaar weet u niet precies in hoeveel postkantoren het systeem momenteel wordt toegepast. Een percentage zou nuttig zijn. Dan weten wij waarover wij spreken. Hasselt haalt het rendement blijkbaar niet.

01.05 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Il serait utile de connaître le pourcentage là où le système est déjà appliqué.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

01.07 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Tien procent, zegt u. Hasselt haalt het rendement niet, zegt u, Brussel wel. U wilt spreken over de modaliteiten in Hasselt en over extra vorming. Dat is goed, maar het loopt blijkbaar al fout bij het sorteren zelf.

01.07 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Contrairement à Bruxelles, Hasselt n'atteint pas le rendement souhaité. Le ministre entend discuter à Hasselt des modalités ainsi que d'une formation complémentaire. Je constate que les problèmes se posent déjà lors du tri.

01.08 Minister Johan Vande Lanotte: (...) Het eerste probleem is het sorteren, de rest is geen probleem. De uitreiking vormt geen probleem. Integendeel, het is veel gemakkelijker.

01.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Les problèmes se posent uniquement en ce qui concerne le tri. Il n'y a pas de problèmes au niveau de la distribution.

01.09 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Vroeger moest men in Hasselt 72 bakjes sorteren, nu zijn dat er 392. Er zijn er 244 bijgekomen voor bedrijven. Zo legt men dat uit bij De Post in Hasselt.

01.10 Minister Johan Vande Lanotte: Er zijn rondes gewijzigd en grote klanten krijgen vlugger hun pak. Dat is de dienstverlening die moet worden gegeven. Men zegt voortdurend dat De Post een goede dienstverlening moet geven. Dat betekent dat de bedrijven hun grote pakketten tijdig moeten krijgen, of zij lopen naar de concurrentie.

01.11 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): De zogenaamde rechtstreekse bundels.

01.12 Minister Johan Vande Lanotte: Ja. En dus moet men ervoor zorgen dat die klaar zijn. Zij worden afzonderlijk geleverd.

01.13 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Het systeem stelt blijkbaar 37 brieven per minuut voorop, maar in Hasselt haalt men er 20 tot 25. Misschien zijn er andere oorzaken. Zo'n systeem is ook geen evangelie, het is niet zaligmakend. Het is door mensen ontworpen en kan dus ook menselijke fouten bevatten die op het ene kantoor niet

01.13 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Ce système est apparemment prévu pour traiter 37 lettres à la minute mais à Hasselt, il n'en traite que 20, 25. Il se peut

tot uiting komen en op het andere wel. U zegt dat u een consultant wilt sturen. Welnu, ik zou dat doen.

évidemment que le système lui-même soit défectueux. Je constate donc que le ministre envisage la possibilité d'envoyer un consultant.

01.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Een interne consultant heeft dat binnen De Post al verschillende keren begeleid en zal helpen.

01.14 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le consultant interne est un membre de La Poste qui a déjà, à plusieurs reprises, accompagné l'instauration du système Géoroute.

01.15 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, ik veronderstel dat de taak van de consultant ten einde is op het ogenblik dat het systeem geïmplementeerd is en naar behoren werkt. Misschien doet u er goed aan te onderzoeken of de consultant voor voldoende doorstroming zorgen. Versta me niet verkeerd, mijnheer de minister, ik verwijt niets aan de consultant die in Hasselt is opgetreden, maar er moet toch ergens iets schorten.

01.15 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Le ministre dit que sa patience a atteint ses limites mais qu'il prenne garde à ne pas réveiller une révolte qui couve ! Car la grève de Vilvorde pourrait très bien faire tache d'huile et se propager à Hasselt. J'espère que le ministre ne reproche pas au personnel de Hasselt de mal faire son travail et qu'il recherchera les vraies causes du problème.

U zei dat uw geduld en begrip beperkt zijn. U kunt slapende honden wakker maken. Het probleem zou wel eens van Vilvoorde kunnen overwaaien naar Hasselt, zodat u niet in een, maar in twee belangrijke sorteercentra met stakingspiketten hebt af te rekenen. Ik hoop dat u de mensen in Hasselt niet verwijt slecht te werken, traag te zijn en zeker niet lui. Ik heb u dat niet horen zeggen en zal u dat zeker niet in de mond leggen. Ik zou toch voorzichtig zijn met de bestraffende vinger op te steken. Ik raad u aan eerst te onderzoeken waar het probleem zich werkelijk situeert en waarom het rendement niet wordt gehaald.

01.16 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Schoofs, u hebt gezegd dat het inzetten van tijdelijke krachten niet helpt.

01.16 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'auteur de la question a dit lui-même que des solutions temporaires ne servent à rien.

01.17 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Dat is correct.

01.18 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik heb beklemtoond dat ik geen structurele maatregelen kan nemen door meer mensen toe te wijzen omdat op die manier de normen niet overal op dezelfde manier worden toegepast.

01.18 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Mais pour des raisons structurelles, je ne suis pas en mesure de prévoir plus de personnel car si je le faisais, il en résulterait une inégalité de traitement entre les bureaux.

01.19 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, het kan geen kwaad naar andere oorzaken te zoeken.

01.20 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dit kan alleen maar als we bij de andere kantoren een onderzoek mogen voeren. Op een totaal van 600 kantoren zijn er 160 die er negatief tegenover staan. Dat is veel.

01.21 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Dat is iets meer dan 25%, mijnheer de minister. U draagt de verantwoordelijkheid. Indien uw geduld en begrip beperkt zijn, zult u maatregelen moeten nemen, zelfs indien ze hard en ongenadig zijn.

01.21 **Bert Schoofs** (VLAAMS BLOK): Le mécontentement grandit aussi parmi la population. J'espère que le ministre

Ik wijs u erop dat de invoering van het priorsysteem nog vers in het geheugen ligt. Er waren eveneens problemen. Overlijdensberichten kwamen te laat. Er is niet alleen wrevel bij bepaalde postmannen, maar ook bij de bevolking. Uw geduld en uw begrip mogen teneinde zijn. U moet daaruit wel de nodige conclusies trekken en de nodige maatregelen nemen. Indien u die durf en lef hebt, zult u achteraf wellicht felicitaties in ontvangst mogen nemen.

01.22 Hilde Claes (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, het stemt mij gelukkig dat u terecht vertrekt van het gegeven van rechtvaardigheid en gelijke behandeling voor eenieder. Het Georoute-systeem werd inderdaad ingevoerd om iedereen gelijk te behandelen en om in die situatie precies op dat punt enige verandering in te voeren. Terecht vertrekt u van het rechtvaardigheidsprincipe in deze kwestie.

Ten tweede, Hasselt was weerhouden als proefproject voor de grote gemeenten. Ik kan uit mijn ervaring bevestigen dat er aanvankelijk problemen waren, maar die problemen waren inderdaad in januari opgelost. De postbedeling verliep in de maand januari terug volledig normaal. Nu zijn er plots opnieuw problemen. Ik moet de verdediging van de minister niet op mij nemen. Dat kan hij veel beter dan ikzelf, maar met betrekking tot de repliek van het Vlaams Blok zou ik toch even willen zeggen dat de minister in zijn antwoord op de eerste vraag uitdrukkelijk heeft gezegd dat het probleem niet was gesitueerd bij het personeel van De Post zelf, die nalatig zou zijn. Hij heeft het zelf gehad over zeer gemotiveerde mensen die in de mate van het mogelijke de problemen trachten op te vangen.

Wat Hasselt betreft, mijnheer de minister, noteer ik dat u een consulent of ervaringsdeskundige – noem het zoals u wil – ter plaatse wil sturen. Er zal sprake zijn van een begeleiding, een tijdelijke hulp, maar de normen moeten worden gehaald. Ook daarmee kan ik genoeg nemen.

Tot slot blijft er voor mij nog een kleine onduidelijkheid. U zegt dat de zone-30 vandaag al in het model zit, maar wordt daarmee vandaag in alle gemeenten rekening gehouden of zegt u dat het in het model zit en dat het, waar mogelijk of waar nodig, nog moet worden bijgestuurd?

01.23 Minister Johan Vande Lanotte: Als de Georoute er is, zit het erin. Als men met de Georoute begint, voegt men de snelheidsbeperking in het systeem.

01.24 Hilde Claes (sp.a-spirit): Dat moet nog worden bijgestuurd?

01.25 Minister Johan Vande Lanotte: In principe niet. Dat moet daar in zitten, tenzij men een fout heeft gemaakt met een snelheidsbeperking. De snelheidsbeperking zit erin als men opstart en men gaat die om de twee of drie jaar aanpassen.

Een van de grote problemen heb ik nog niet vermeld. Vroeger werden de diensten om de twee of drie jaar wat aangepast. Met de opstart van de Georoute heeft men vier of vijf jaar niets meer veranderd. Daarom zijn er ook zoveel verschuivingen. Sommige gemeenten zijn op vijf jaar tijd 10% gegroeid. Er zijn gemeenten die heel andere

interviendra avec fermeté.

01.22 Hilde Claes (sp.a-spirit): Le ministre se fonde, à juste titre, sur le principe de l'égalité de traitement. C'est précisément l'objectif du système géoroute. Au début, des problèmes ont également été rencontrés avec le projet pilote à Hasselt mais ils ont été résolus dans le courant du mois de janvier. Le ministre a toujours dit clairement que le problème ne se situait pas au niveau du personnel. Je me réjouis qu'un consultant soit dépêché sur place pour y suivre l'introduction du nouveau système. Quoi qu'il en soit, il faut répondre aux normes. Tient-on compte dans toutes les communes des zones 30?

01.23 Johan Vande Lanotte, ministre: Il est tenu compte des limitations de vitesse partout où le système géoroute est appliqué.

01.25 Johan Vande Lanotte, ministre: Il est vrai qu'auparavant, les services étaient ajustés tous les deux ou trois ans. Dans la perspective de l'introduction de géoroute, cela ne s'est plus fait en de nombreux endroits, de sorte que les ajustements remontent à cinq ans.

samenstellingen hebben. Dat zorgt ook voor grote wijzigingen.

In principe zit de snelheidsbeperking erin.

01.26 Willy Cortois (VLD): Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben het natuurlijk eens met zijn principiële stellingneming. Wij hadden in het verleden inderdaad te maken met De Post als een bedrijf waar het favoritisme nogal welig tierde op bepaalde ogenblikken.

Mijnheer de minister, u had het over 160 kantoren op 600. Dat is zo'n 25% van het aantal en waarschijnlijk veel meer wat de omvang betreft want het zijn de grootste kantoren die behandeld zijn. Wanneer denkt u dat de hele zaak afgerond zal zijn?

01.26 Willy Cortois (VLD): J'adhère à la position de principe adoptée par le ministre. A La Poste, il a souvent été question de favoritisme et je me réjouis que l'on mette un terme à cette situation. Le ministre nous annonce à l'instant que sur 600 bureaux, 160 seraient concernés, soit environ 25 pour cent. Mais il faut voir ce que cela représente en importance.

Dans quel délai ce dossier sera-t-il clôturé?

01.27 Minister Johan Vande Lanotte: Tegen september of oktober moet het afgerond zijn. Iedere week zijn er kantoren die met het systeem beginnen.

01.27 Johan Vande Lanotte, ministre: Au mois de septembre.

01.28 Willy Cortois (VLD): Voorts is het mij niet helemaal duidelijk wat u bedoelt met de marge van 5%. Misschien kunt u mij dat nog eens uitleggen?

01.28 Willy Cortois (VLD): En quoi la marge de 5 pour cent consiste-t-elle?

01.29 Minister Johan Vande Lanotte: Men heeft die marge berekend. Het is een theoretisch model. Men heeft een soort marge gegeven aan de mensen ter plaatse, rekening houdend met het volume dat men krijgt. Het volume dat men krijgt is 100%, maar het model wordt berekend op 95%. Die 5% kan men bekijken volgens een aantal heel specifieke elementen. Als u wil dat ik u het juiste antwoord daarop geef, zal ik dat even uitzoeken en het u zeggen. Bij de eerste evaluatie van Georoute heeft men gezegd dat het model goed is, maar dat er moet worden gezorgd voor enige flexibiliteit ten aanzien van de mensen ter plaatse, zodanig dat zij hier en daar iets kunnen aanpassen, hetzij omdat zij op de hoogte zijn van zaken die niet in de computer zitten, hetzij omdat zij iets weten over de mensen, wat de computer niet kan weten. Men heeft dus een kleine mate van flexibiliteit ingebouwd.

01.29 Johan Vande Lanotte, ministre: Nous souhaitons laisser une certaine flexibilité au personnel sur place.

01.30 Willy Cortois (VLD): Ten derde, – een beetje in de lijn van wat collega Claes zei, – zegt men dat de Georoute aangepast is aan de nieuwe situatie op het terrein. Wij zitten nu eenmaal met een soort modeverschijnsel waarbij iedere gemeente het nodig oordeelt om op iedere hoek van de straat een bord te zetten “maximaal 30 km/u.” Dat zie ik in de regionale pers en in de gemeenten waar ik actief ben. Na iedere gemeenteraad komt daar een 30km-zone bij.

01.30 Willy Cortois (VLD): Le ministre a déclaré que concernant les limitations de vitesse, Georoute était adapté à la situation sur le terrain. Est-il effectivement possible de tenir compte des limitations de vitesse à 30km/h?

01.31 Minister Johan Vande Lanotte: (...) Een postbode kan per brommer zijn of per fiets. Brommers en fietsen rijden geen 30 km per uur.

01.31 Johan Vande Lanotte, ministre: Le courrier est généralement distribué à vélo ou à vélomoteur, ce qui ne devrait poser aucun problème d'excès de vitesse.

01.32 Willy Cortois (VLD): Ik kan nu niet in detail treden, maar het voordeel van de auto was volgens mij nogal absurd.

01.33 Minister Johan Vande Lanotte: Waar ik geweest ben, was er iemand die vroeg om zijn motor te mogen afstellen zodat hij 50 km per uur kon rijden. Die brommers rijden normaal slechts 25 km per uur.

01.34 Willy Cortois (VLD): Ik weet natuurlijk dat er natuurlijk een weerstand is tegen iedere verandering. Het is bedoeling een interne consultant aan te duiden. Ik kan mij niet van de indruk ontdoen – en ik neem geen positie in het geschil in – dat er een probleem is van – om het in Van den Bossche-taal te zeggen – human resource policy. U mag dat uitleggen zoals u wil.

01.35 Minister Johan Vande Lanotte: Dat is juist. Het is het management dat het vraagt. Er is een lid van de personeelsdienst dat nogal wat ervaring heeft met sociaal overleg. Wij hebben geprobeerd hem als een soort interne bemiddelaar aan te duiden. Ik denk, in alle eerlijkheid, dat wat Vilvoorde betreft, men daar een beetje in zijn eigen positie is blijven kamperen.

01.36 Willy Cortois (VLD): Dat is ook mijn indruk.

01.37 Minister Johan Vande Lanotte: De grote vraag is dan altijd hoe men daaruit geraakt. Ik denk dat men ervan uitging dat het systeem van de Georoute niet zou worden toegepast. Thans zit men een beetje gevangen. De bemiddelaar die werd aangeduid – iemand van de personeelsdienst – heeft reeds een vergadering georganiseerd met de stakers, de directie en de bevoegde regionale manager. Ik denk dat het nu inderdaad een kwestie is van heel voorzichtig te praten en daarbij zo vlug mogelijk te gaan. Het belangrijkste is nu betrokkenen aan beide zijden uit hun egelpositie weg te krijgen.

01.38 Willy Cortois (VLD): Ik denk inderdaad dat wat belangrijk is – u hebt de woorden zelf uitgesproken – vorming en informatie is. Het is belangrijk dat iedereen ongeveer weet waar hij staat. Mijn persoonlijk inzicht is dat wat Vilvoorde betreft – en ik wijs niemand met de vinger – op dat vlak toch een lacune ontstaat die u zult moeten invullen om het klimaat, dat slecht is op dit moment, te verbeteren.

Ik heb nog een laatste vraag, in verband met de brief die u zou hebben verstuurd.

01.39 Minister Johan Vande Lanotte: Ik niet, ik zou dat niet durven, maar de directie van De Post heeft een brief gestuurd om heel duidelijk te zeggen dat er twee punten onbespreekbaar zijn, namelijk het systeem van de Georoute zelf en het feit dat iedereen de zendingen zonder adres moet afleveren. Men weet duidelijk dat men daarop niet zal inbinden; ik zie trouwens niet in hoe dat zou kunnen. Daarvan zijn de personeelsleden heel duidelijk op de hoogte gebracht.

01.40 Willy Cortois (VLD): De Post is een autonoom bedrijf. Ik ken een heleboel vakbondsmensen in Vilvoorde en dat zijn redelijke

01.34 Willy Cortois (VLD): Le bureau de Vilvorde bénéficiera-t-il des services d'un consultant interne?

01.35 Johan Vande Lanotte, ministre: Un membre du service du personnel s'est vu confier le rôle de médiateur.

01.37 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce matin, une réunion a déjà eu lieu entre les grévistes et le manager régional.

01.38 Willy Cortois (VLD): Il y a lieu d'organiser des formations et d'informer les travailleurs. Or, le bureau de Vilvorde présentait des lacunes à ce niveau. Est-il exact que le ministre a envoyé une lettre à cet égard?

01.39 Johan Vande Lanotte, ministre: Non, mais la direction de La Poste l'a fait. Dans ce courrier, elle indique clairement que deux points ne pourront être remis en question, à savoir l'introduction du système Georoute proprement dit et la délivrance des envois non adressés.

01.40 Willy Cortois (VLD): Je constate que nous devons investir

personen. Ik zeg dat niet als liberaal, maar ik herhaal dat degenen die daar tussen hamer en aambeeld zitten redelijke mensen zijn. Volgens mij zijn het eerder de regionale manager en het personeel die zeggen dat ze dat nu reeds 10 jaar zo doen en dat het heeft gewerkt en dat het nu niet meer werkt of dat de werklust niet meer evenwichtig is verdeeld. Volgens mij moet er absoluut iets worden ondernomen om de arbeidsverhoudingen te verbeteren.

dans des relations de travail de qualité.

Voor het overige, mijnheer de minister, neem ik genoegen met uw antwoord.

Motions

Moties

En conclusion de cette discussion les motions suivantes ont été déposées. Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par MM. Bert Schoofs, Jan Mortelmans et Francis Van den Eynde et est libellée comme suit:

"La Chambre,
ayant entendu l'interpellation de M. Bert Schoofs
et la réponse du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques,
demande au gouvernement
de prendre rapidement les mesures qui s'imposent pour résorber l'arriéré auprès des services de La Poste, pour réduire la charge de travail dans les différents centres de tri et pour résoudre les problèmes de mise en oeuvre du système Géoroute."

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heren Bert Schoofs, Jan Mortelmans en Francis Van den Eynde en luidt als volgt:

"De Kamer,
gehoord de interpellatie van de heer Bert Schoofs
en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven,
verzoekt de regering
om met spoed de nodige maatregelen te nemen om de achterstand bij de diensten van De Post weg te werken, de arbeidsdruk in de diverse sorteercentra te verminderen en de moeilijkheden bij de implementering van het Georoutesysteem op te lossen."

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Hilde Claes et par MM. Willy Cortois et Philippe De Coene.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Hilde Claes en door de heren Willy Cortois en Philippe De Coene.

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement. La discussion est close. Over de moties zal later worden gestemd. De bespreking is gesloten.

Le **président**: Vu la promotion récente de son auteur la question n° 1665 de M. Chastel est devenue caduque.

De vragen nrs 1678, 1680, 1726, 1727 en 1764 van mevrouw Vervotte zijn uitgesteld.

02 **Samengevoegde interpellatie en vraag van**

- de heer Jos Ansoms tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de financiering van de bijkomende NMBS-bediening tijdens de werken aan de Ring van Antwerpen" (nr. 242)

- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het minderhinderplan van de NMBS in het kader van de werken aan de Ring van Antwerpen" (nr. 1775)

02 Interpellation et question jointes de

- M. Jos Ansoms au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le financement de la desserte supplémentaire organisée par la SNCB pendant les travaux sur le ring d'Anvers" (n° 242)

- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan SNCB de réduction des nuisances dans le cadre des travaux sur le Ring d'Anvers" (n° 1775)

02.01 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, wanneer ik u zeg dat in en rond Antwerpen de zenuwen gespannen staan als het over mobiliteit en bereikbaarheid gaat, stamp ik een open deur in. Wij kijken met heel veel vrees naar de komende onderhoudswerken aan de ring rond Antwerpen, omdat wij bijna zeker zijn dat de sociaal-economische, alsook de menselijke gevolgen van deze belangrijke wegenwerken onoverzichtelijk zullen zijn. Dit zal tot gevolg hebben dat Antwerpen, de Antwerpse haven en de industrie, kortom het hele economische weefsel, sociaal-economisch zo goed als stil zal staan door deze werken. Wij vinden het zeer spijtig dat het zo is gelopen.

Mijnheer de minister, het is goed dat u vanuit het verre Oostende weet dat hier een grote verantwoordelijkheid voor de Vlaamse regering ligt. Toen de Vlaamse regering in 1999 aantrad, wist zij perfect wat er in Antwerpen moest gebeuren. Het zogenaamde Masterplan bestond al in 1995, 1996. Men wist perfect dat de ring rond Antwerpen op een bepaald moment versleten zou zijn en zou moeten worden hersteld. Daarom bestond in Antwerpen een consensus dat eerst de Oosterweelverbinding zou worden gemaakt en de ring zou worden gesloten en dat daarna de binnensingel tot een binnenring zou worden omgevormd. Eens die werken zouden zijn afgerond, zou men starten met de herstellingswerken aan de ring.

In de eerste twee dossiers staan wij nog nergens. Men is spijtig genoeg vijf jaar bezig geweest met leuke dingen voor de mensen, maar wat men moest doen, heeft men niet gedaan, met alle gevolgen van dien. Nu is het alle hens aan dek en moet men op de binnensingel in Antwerpen overall verrijdbare bruggen maken. Dat kost ontzaglijk veel geld. Daarna moet die worden afgebroken en vervangen. Er waren geen grote studies nodig; men had perfect de singel reeds kunnen aanpassen. Nu zijn wij zover en is het alle hens aan dek. Nu probeert men het onmogelijke mogelijk te maken en de verheershtinder binnen de perken te houden. Ik vrees echter dat dit niet zal lukken, met alle gevolgen van dien.

Op 29 september 2003 heeft de NMBS bekendgemaakt dat zij ook zou deelnemen aan het minderhinderplan. Zij zou bepaalde initiatieven nemen om de gevolgen van de werken aan de ring voor de mensen die zich in en rond Antwerpen moeten verplaatsen, te beperken. Dat werd op 29 september 2003 aangekondigd. Tot vorige week bestond er echter nog geen zekerheid over dat de NMBS dit zou kunnen doen, omdat over de financiering nog geen akkoord was. Er was geen akkoord over wie wat zou betalen. Vandaar dat wij vorige week een interpellatieverzoek hebben ingediend om druk op de ketel te zetten. Ik durf niet te denken dat het interpellatieverzoek ertoe zou hebben bijgedragen dat u eind vorige week tot een akkoord zou zijn gekomen. Het is wel zo gelopen. Daardoor vervalt een groot deel van mijn interpellatie.

Het ging namelijk over het feit dat men er maar niet in slaagde een akkoord te bereiken over de financiering.

02.01 Jos Ansoms (CD&V): Les nerfs sont tendus à Anvers et dans la région compte tenu du prochain démarrage des travaux d'entretien du ring. Ces travaux auront sans nul doute d'importantes répercussions sur le plan socio-économique et humain. Le gouvernement flamand est largement responsable de la situation. Un masterplan existe déjà depuis 1995-1996.

Lorsque le gouvernement flamand est entré en fonction en 1999, il était donc parfaitement au courant du problème. A Anvers, il existait un consensus pour dans une première phase réaliser la liaison Oosterweel, puis fermer le ring pour transformer le "binnensingel" (petite ceinture) en une sorte de ring intérieur et entamer enfin les travaux de réparation du ring proprement dit. Or, nous n'en sommes encore nulle part en ce qui concerne les deux premières phases.

Tout est mis en œuvre pour tenter de limiter les embarras de circulation. Je crains que cette tentative soit vaine. La SNCB a déclaré fin septembre 2003 qu'elle supporterait une partie des coûts inhérents au plan visant à réduire les nuisances. L'accord sur le financement s'est longuement fait attendre.

02.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: (...)

02.03 **Jos Ansoms** (CD&V): Als dat zo in het verslag van de commissievergadering kan komen, dan is dat meegenomen, maar ik zal toch nog enkele bijkomende vragen stellen, die niet onbelangrijk zijn, aangezien het voorwerp van mijn interpellatie voor een stuk weggewerkt is en er een financiering is gevonden voor het aandeel van de NMBS in het minderhinderplan.

Ten eerste, los van de opportuniteit, waarover men kan discussiëren, is mijn vraag of het zo logisch is dat Vlaanderen daarvan de helft moet betalen. Dat is niet evident, want de NMBS is een federale aangelegenheid en dient door federale middelen gefinancierd te worden. Het is dus niet zo evident dat dit, door het feit dat men in het Vlaams en Belgisch economisch hart grote werken moet doen die zeer grote gevolgen kunnen hebben voor de economie van dit land, en waarvoor de NMBS een bijdrage zou kunnen leveren, voor de helft betaald moet worden door Vlaanderen. Dat is geen evidentie. Dat wordt zo verkocht. "Wij zijn tot een akkoord gekomen, ieder de helft."

Het is abnormaal dat de federale overheid haar verplichtingen niet nakomt, namelijk de financiering van het geheel van de kosten die de NMBS moet dragen. Dat zou de normale afhandeling van dit dossier zijn. Er is echter een akkoord gesloten tussen uw goede vriend Gilbert Bossuyt en uzelf. Twee West-Vlamingen hebben zich rond de tafel gezet en de zaak voor Antwerpen geregeld. Ieder betaalt de helft. Dat is typisch West-Vlaams. Ik zie ze daar al zitten..

02.04 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): ...in een goed restaurant in Brugge.

02.05 Minister **Johan Vande Lanotte**: Wij zijn om 10 uur 's avonds na een vergadering nog eens samengekomen op mijn kabinet. Wij zijn niet tot meer in staat dan zulke eenvoudige dingen.

02.06 **Jos Ansoms** (CD&V): Men heeft handjeklap gedaan en het is geregeld, maar van de opportuniteit en van het feit of het zo logisch is dat Vlaanderen de helft moet betalen, daarvan ben ik zomaar niet overtuigd.

Ten tweede, bent u wel 100% zeker dat Vlaanderen, ook al zou de heer Bossuyt dat willen, dit wel kan betalen? Zal het Rekenhof daarover geen problemen maken? Ik verwijs in dit verband naar het advies van de Raad van State naar aanleiding van het wetsontwerp over het samenwerkingsakkoord tussen de federale staat en de Gewesten over het investeringsprogramma 2001-2012 van de NMBS. (...) Daar zitten investeringen en exploitatiekosten in.

In elk geval, de Raad van State heeft in het advies zeer duidelijk gezegd dat er niet kan betaald worden, dat er geen financiële middelen kunnen besteed worden door een overheid die als dusdanig niet bevoegd is voor de NMBS. Dat staat met zoveel woorden in het advies van de Raad van State. Het Arbitragehof heeft zich daarop trouwens gebaseerd om iets dergelijks reeds te vernietigen.

Bovendien hebt u zelf half luidop het woord "exploitatiekosten" in de mond genomen. Moet er dan een aanvullend beheerscontract

02.03 **Jos Ansoms** (CD&V): En effet. C'est la raison pour laquelle la teneur de mon interpellation perd en grande partie sa raison d'être. J'ai toutefois quelques questions en ce qui concerne le mode de financement retenu. Le ministre estime-t-il normal que la Flandre doive financer la moitié des travaux? La SNCB relève de la compétence fédérale. Il s'agit de travaux de grande envergure ayant des conséquences économiques importantes.

Il serait logique que l'autorité fédérale prenne la totalité des coûts à sa charge. Mais un aparté entre deux Ouest-Flandriens a abouti à un autre résultat.

02.06 **Jos Ansoms** (CD&V): En dépit de la promesse de M. Bossuyt, le ministre est-il certain que la Flandre puisse assumer ce financement? La Cour des comptes n'émettra-t-elle aucune objection? Le Conseil d'Etat a déjà indiqué précédemment que les coûts liés à des projets ne peuvent être supportés par une autorité qui n'est pas compétente en la matière. Un contrat de gestion distinct doit-il être conclu avec la Flandre? Les francophones ont-ils exigé des compensations?

gesloten worden met Vlaanderen om hun aandeel daarin te betalen? De vraag blijft dan natuurlijk of Vlaanderen dat op dit ogenblik, gezien de huidige stand van zaken van de Staatshervorming – die voorlopig nog is wat ze is, ik zeg wel duidelijk voorlopig – kan doen. Volgens mij kan dat niet. U hebt om 10.00 uur op uw kabinet een akkoord gesloten met de heer Bossuyt om elk de helft te betalen, maar het zou wel eens kunnen zijn dat dit niet kan worden uitgevoerd. Mocht dat het geval zijn, dan is mijn vraag of de federale overheid of de NMBS het volledige bedrag van hun aandeel in het minderhedenplan op zich zal nemen.

Ik durf er niet aan denken, maar ik stel de vraag toch maar zijdelings. Ik kan mij niet voorstellen dat er op dat nachtelijk beraad iemand aanwezig was van de Franstalige collega's, maar misschien stelde een van de aanwezigen voor om de 3,8 miljoen die betaald worden aan Vlaanderen, te gecompenseerd door bijkomende middelen ergens in Wallonië.

Het zou niet abnormaal zijn. Wij hebben hier onlangs nog iets meegemaakt met de IJzeren Rijn. Ik moest toen echter vroeger weg. Er was toen onmiddellijk een collega van de PS die recht sprong uit zijn bank en zei dat er compensaties moesten komen voor Wallonië. Mijnheer de minister, het zou niet abnormaal zijn dat er naast de heer Bossuyt en u, nog iemand aanwezig was van de andere taalrol om compensaties te eisen voor Wallonië. Ik stel de vraag maar en aangezien u steeds volledige openheid van zaken geeft ik hoop ik dat u daarop zult antwoorden.

02.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Mijnheer de voorzitter, wat kan ik aan het betoog van de heer Ansoms nog toevoegen! Ik sluit me uiteraard aan bij zijn opmerkingen.

Mijnheer de minister, ook ik heb vernomen dat er ondertussen een financiering uit de bus is gekomen. Wat mij stoort in heel de zaak is dat er eerst plannen worden voorgesteld om daarna te bakkeleien over wie wat gaat betalen.

02.08 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

02.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): De ruzie hebben we uit de pers vernomen, mijnheer de minister. We merken dat de woordvoerders moeten opdraven en meedelen dat een vergadering zal worden belegd om tot een overeenkomst te komen. Dat en alle andere zaken, vermits we alles uit de pers moeten halen, hebben we via de pers vernomen. Ik kan u de persartikelen terzake tonen. Men lanceert eerst een idee om daarna te bakkeleien over de centen en om ten slotte te proberen een akkoord te bereiken.

Collega Ansoms heeft er reeds op gewezen dat het akkoord een fifty-fifty-verdeling is, in die zin dat van de 7,6 miljoen euro, de Vlaamse begroting 3,8 miljoen voor haar rekening zal nemen en dat de overige 3,8 miljoen euro zullen worden gedragen door de federale regering en Europa. Ik plaats daar vraagtekens bij.

Mijnheer de minister, voor de verkiezingen heb ik reeds deelgenomen aan een aantal debatten over de NMBS, de IJzeren Rijn, de tweede spoorontsluiting, de problematiek van de haven van Antwerpen,

02.07 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Je me joins aux questions posées par M. Ansoms. Ce qui me heurte le plus dans la méthode de travail de ce gouvernement, c'est qu'on commence par élaborer des projets, qu'on se querelle pour savoir qui devra payer, et quoi, et qu'on finit par conclure un accord.

02.09 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Tout ce processus est à suivre en exclusivité dans les médias. Je reste convaincu que la Flandre, qui doit prendre la moitié à sa charge, a une nouvelle fois été dupée.

Un certain nombre de mesures issues du plan de lutte contre les nuisances seront mises en oeuvre par la SNCB. Quelles actions concrètes seront-elles entreprises? Quelles gares bénéficieront-elles de places de stationnement supplémentaires? Est-il exact que Lierre n'entre plus en ligne de compte? La ville de

kortom verkiezingsdebatten. In debatten met onder meer VLD-er Van Campenhout en de heer Voorhamme van sp.a-spirit kwam het zelfs zover dat men de 60/40-verdeling in vraag stelde. Meer zelfs, men opperde dat er nagedacht moest worden over een defederalisering. Zelfs het woord “splitsing” dook op. We zouden eens wat zien tijdens de regeringsonderhandelingen! De 60/40-verdeling zou van tafel worden geveegd. Op die manier was de kiezer reeds voor de verkiezingen bedrogen.

Ik stel vast dat het een 50/50-verdeling is geworden. Voor Vlaanderen is dit een nadelige situatie. Indien Vlaanderen over veel meer centen had kunnen beschikken, was de discussie over de 50/50-sleutel overbodig geweest. Vlaanderen wordt eens te meer gerold. Vlaanderen mag aan cofinanciering doen. Vlaanderen mag aan prefinanciering doen. Vlaanderen mag overal op voorhand betalen, maar als Vlaanderen langs de kassa moet passeren, is er geen geld. Een bijzonder betreurenswaardige situatie. Op dit punt sluit ik me aan bij de heer Ansoms.

Ik had nog een aantal andere vragen, meer bepaald met betrekking tot het minderhinderplan – op de interpellatielijst staat het verkeer genoteerd – van de Vlaamse regering en de NMBS, die zich daarin heeft aangesloten. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Integendeel, ik vind het een goede zaak dat er rond die werken aan de ring van Antwerpen een aantal zaken worden bekeken en dat bijvoorbeeld in de toekomst extra parkings worden gepland in de omgeving van Antwerpen. Die extra parkings zijn inderdaad een onderdeel van dat minderhinderplan. Ik heb uit de pers ook mogen vernemen dat er inderdaad een aantal extra parkings zullen worden aangelegd, in Sint-Katelijne-Waver, in Duffel en in Herentals, als ik mij niet vergis. Voor een aantal andere gemeenten zou dat nog worden onderzocht. Ik denk aan Mechelen en Heist-op-den-Berg. Een aantal andere gemeenten valt compleet uit de boot, waaronder Lier.

Ik vind het jammer dat wij dat altijd uit de pers moeten vernemen. Ik heb maandag op de gemeenteraad vastgesteld dat het gemeentebestuur van Lier ook uit de pers moest vernemen dat de gemeente geen aanspraak kon maken op extra parkings. Ik moet eerlijk zeggen, mijnheer de minister, dat Lier heel veel pendelaars telt die alle dagen naar Brussel en naar Antwerpen reizen. De parkings geraken stilaan vol. Ik stel ook vast dat er jaar na jaar alsmaar meer pendelaars de trein nemen. Dat is een goede zaak. Ik steun dat, maar ik vind het jammer dat die extra parking er niet komt. Er is plaats voor. Er is beloofd aan het gemeentebestuur van Lier dat er plaats zou zijn om nog een extra parking aan te leggen.

Ik heb u de volgende vragen bezorgd.

Welke stations komen in aanmerking? Op basis van welke criteria werd er beslist waar wel of niet een uitbreiding kan komen? Klopt het dat Lier geen extra parkeerruimte zou krijgen? Waarom niet?

Ik heb nog een bijkomende vraag. Werd vanuit Lier de vraag gesteld om die extra parkings aan te leggen?

02.10 Minister **Johan Vande Lanotte**: In alle eerlijkheid moet ik toegeven, mijnheer Mortelmans, dat u erin bent geslaagd om een probleem te maken van iets wat is opgelost. Dit is toch wel een

Lierre avait-elle formulé une demande? Quels critères sont utilisés?

02.10 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Je constate une fois de plus que le Vlaams Blok crée des

merkwaardig gegeven.

Eerst vraagt het Vlaams Blok mij tijdens het vragenuurtje of het zal worden doorgevoerd, waarop ik antwoord dat zulks zeker het geval zal zijn en dat tegen het einde van de maand zou worden nagegaan hoe het moet worden betaald. Vóór het einde van de maand werd effectief geregeld hoe dit moest worden betaald. U zegt zelf dat dit er moet komen, maar ondertussen is het een heel groot communautair probleem geworden. De zaak is opgelost. Dat is het eerste wat men mij heeft gevraagd en dat is ook gebeurd.

Wat de betaling betreft, kan ik u zeggen dat de 60/40-verhouding hier niets mee te maken heeft. Het gaat over exploitatie. U zou moeten weten dat de 60/40-verhouding niet geldt bij de exploitatie. Dit heeft niets te maken met die 60/40-verhouding. De kosten voor exploitatie werden nog nooit communautair verdeeld en ook hier niet.

De heer Ansoms zegt dat het niet evident is dat Vlaanderen betaalt. Dat is juist. Het is niet evident dat de NMBS of het federale regering betaalt. Het is een zeer ongewone situatie waarin de NMBS dingen doet waarvan ze uitgaat dat ze absoluut onrendabel zijn en beneden de rentabiliteit. Tijdelijk moeten de werken echter worden uitgevoerd anders levert het veel moeilijkheden op.

Er zijn twee entiteiten – de Gewesten en de NMBS – die zich afvragen waarom zij dit moeten betalen.

(...): (...)

02.11 Minister **Johan Vande Lanotte**: Hier is slechts sprake van een Gewest.

Men heeft bijvoorbeeld ook met het Waalse Gewest een aantal afspraken gemaakt als er werken worden uitgevoerd aan de autostrades. De vraag vanuit Wallonië was om andere treinstellen in te zetten en dat heeft men ook gedaan. Men heeft daar geen extra diensten geleverd wat hier wel nodig is.

Is dit evident? Nee, dat is niet evident, maar er geldt terzake geen regel. Kan men dit juridisch? Ja. U hebt mijn intellectuele nieuwsgierigheid een klein beetje aangetast want u zou dit ook moeten weten. In het havendecreet, dat Vlaanderen heeft goedgekeurd en waarop de Raad van State geen enkele opmerking heeft gemaakt, staat dat het Gewest tussenkomt in sommige spoorinvesteringen en in andere niet. Ik geef dit gewoon mee in het debat. Dit is een heel merkwaardig iets. Een jaar of twee later heeft de Raad van State gezegd, naar aanleiding van het samenwerkingsakkoord, dat het absoluut niet kon. In het havendecreet staat letterlijk dat het Gewest kan tussenkomen voor zover die spoorlijn een belang heeft voor heel het Gewest. Het gaat daarbij niet om haveninfrastructuur maar wel degelijk om spoorweginfrastructuur.

02.12 **Jos Ansoms** (CD&V): In het wetsontwerp staat het tegenovergestelde en het Arbitragehof heeft zich daarop gebaseerd wanneer het zijn beslissing nam in verband met radio-uitzendingen en tot een verbreking overging.

problèmes concernant des dossiers auxquels une solution a déjà été apportée.

En ce qui concerne les paiements, la règle 60/40 est sans aucun rapport. En effet, il s'agit en l'occurrence de coûts d'exploitation, qui ne font jamais l'objet d'une répartition communautaire.

De fait, il n'est pas évident que la Flandre, la SNCB ou le niveau fédéral paye. Il serait très inhabituel pour la SNCB d'effectuer une opération non rentable.

Tant la SNCB que les Régions se demandent pourquoi elles doivent payer.

02.11 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il est toutefois parfaitement possible, sur le plan juridique, de passer des accords à cet égard. Du reste, cela s'est déjà passé pour la Wallonie.

Le décret portant sur la politique et la gestion des ports maritimes prévoit la possibilité de faire intervenir la Région dans certains investissements ferroviaires. D'ailleurs, le Conseil d'Etat n'a initialement pas buté sur cet aspect mais il a émis des objections deux ans plus tard, dans le cadre de l'accord de coopération.

02.12 **Jos Ansoms** (CD&V): Le projet de loi dit le contraire et la Cour d'arbitrage s'y est référée lorsqu'elle elle a pris sa décision relative aux émissions

radiophoniques.

02.13 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat is alweer een andere bevoegdheid.

02.13 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il s'agissait en l'espèce d'une autre compétence.

02.14 **Jos Ansoms** (CD&V): Maar het gaat om dezelfde kern.

02.15 Minister **Johan Vande Lanotte**: Dat weet ik niet. Daar ben ik niet van overtuigd. In elk geval is het ingeschreven in het havendecreet en het wordt iedere dag toegepast. Het Rekenhof viseert het iedere keer. Ik kan u voorbeelden geven van spoorwegbruggen die op kosten van het Gewest werden gebouwd. De beslissing ligt bij de NMBS. Volgens het decreet moet er uitgevoerd worden wat de NMBS zegt.

02.15 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La pratique à laquelle je fais allusion est quotidienne et elle est consolidée quotidiennement par la Cour des comptes. Je songe très concrètement à des ponts de chemin de fer financés par la Région. Un accord est donc juridiquement possible. La location d'une exploitation ne pose pas davantage problème sur le plan juridique. Quant à savoir si un accord peut être atteint sur le financement des investissements, c'est un autre débat.

Kan daarover een overeenkomst worden gemaakt? Ja, dat kan. Daar ben ik formeel in. De Raad van State heeft op het ene punt geen opmerkingen maar op het andere wel. Ik geef toe dat daarover discussie kan bestaan. Hoe dan ook wordt er een debat gevoerd dat ruimer is dan ooit het geval was.

Iedereen kan een trein huren. Men kan een exploitatie huren, die mogelijkheid bestaat. Zoals een particulier kan ook een overheid die werken uitvoeren. Daarover is er dus geen juridisch probleem. Een overeenkomst met betrekking tot de exploitatie is mogelijk, daar twijfel ik niet aan. Wel is er discussie over een overeenkomst over de financiering van investeringen. Mijn idee daarover is wat afwijkend en dat wordt gestaafd door wat ik in de praktijk zie. Nogmaals, een exploitatieovereenkomst is echter wel mogelijk.

Wat de parkings betreft zijn de bouwaanvragen opgestuurd. De NMBS heeft er een aantal gekregen: Kontich, Bouwel, Herentals, Essen, Ekeren, Sint-Katelijne Waver en Heist-op-den-Berg.

En ce qui concerne les parkings, les demandes de permis de bâtir ont été envoyées. La difficulté à Lier réside dans le fait que, selon la SNCB, le site ne dispose pas d'un espace libre correspondant à l'exploitation. Pour le reste, la SNCB considère avec intérêt une expérience concernant l'aménagement de parkings juste à côté des gares. Les dossiers de Kontich, Bouwel, Herentals, Essen, Ekeren, Wavre-Sainte-Catherine et Heist-op-den-Berg sont en ordre. La Région flamande doit encore introduire une série de demandes d'avis.

Wat Lier betreft, zegt men dat er geen vrije oppervlakten beschikbaar zijn die in overeenstemming zijn met de exploitatie. De NMBS zegt dat ze niet de mogelijkheid heeft om ruimte te geven conform de exploitatie. De NMBS heeft geen enkel voor- of nadeel bij die parkeerruimte, hoewel ze liever zou zien dat de parkings er zijn. Alleszins ziet de NMBS dit als een heel goed experiment om te achterhalen wat de impact is van parkings dichtbij stations.

Voor de Wolfstee-parking is een goed voorbeeld. Stelt men vast dat er file is op de autoweg, dan kan men meteen eraf om zich te parkeren op de parking en de trein te nemen. Dat is dus een experiment over hoe de toekomst er kan uitzien. In Lier is er evenwel geen plaats voor een extra parking volgens de informatie vanuit operationeel oogpunt van de NMBS. Als men meer daarover wil weten, kan men zich rechtstreeks tot de NMBS wenden. Nogmaals, de NMBS heeft er geen belang bij om te zeggen of de ruimte er al dan niet is. Ik herinner er nogmaals aan dat er voor Kontich, Bouwel, Herentals, Essen, Ekeren, Sint-Katelijne Waver en Heist-op-den-Berg geen probleem is.

De andere adviesvragen moeten ingediend worden door het Vlaams Gewest. Die zijn er nog niet allemaal. Vragen over Duffel, Tielen, Kamphout en Wolfstee zijn er nog niet.

02.16 Jos Ansoms (CD&V): Mijnheer de minister, tot nu toe had ik nog geen vragen gesteld over een oplossing.

Het plan van de NMBS werd gelanceerd in september 2003. Nu zijn we in de tweede helft van februari 2004 en bevinden wij ons vlak voor de werken. De voorbereidende werken zijn trouwens gestart. Nu is er pas een akkoord. Ik vind het vrij laat dat u zekerheid geeft aan de Antwerpse regio over het feit dat de NMBS inderdaad haar duit in het zakje zal doen. In september kwam er een aankondiging met veel poeha. Pas in februari, vlak voor de werken, definitief bevestigen dat de financiële kant in orde is, vind ik niet goed. U zult het met mij eens zijn dat dit geen voorbeeld van behoorlijk bestuur is.

Ten tweede, u zegt dat het alleen gaat om exploitatiekosten of tekorten die u zult bijbetalen. Er zijn echter wel een paar infrastructuurwerken inbegrepen, zoals verlenging van de perrons en dergelijke. Die zitten niet in de exploitatiekosten en zullen vanuit de investeringsenveloppe betaald moeten worden. Ik heb het plan bij mij. In Antwerpen, in station Antwerpen Noord, worden de perrons verlengd en het station Noorderdokken wordt vernieuwd. Dat zijn duidelijk infrastructuurwerken die niet vanuit exploitatie betaald worden.

U zegt mij als constitutionalist en professor terzake dat ik niet moet vrezen dat er problemen zijn.

02.17 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

02.18 Jos Ansoms (CD&V): Ja, maar ik geloof dat wel. Ik zal dat trouwens nakijken. Ik weet wel dat wij grondige discussies gevoerd hebben over het advies van de Raad van State in het kader van het wetsontwerp nummer 1463. Ik ben er nog niet van overtuigd dat zulks het geval zal zijn.

U zegt dat het niet evident is dat het Vlaams Gewest moet bijbetalen en dat het ook niet evident is dat wij dat moeten betalen, want het is absoluut geen rendabele zaak. Als dat het criterium zou zijn, dan moet u waarschijnlijk niets meer betalen aan de NMBS. Als u de treinen wilt laten rijden, zult u er altijd veel op moeten toelagen.

02.19 Minister Johan Vande Lanotte: Het zit er ver onder.

02.20 Jos Ansoms (CD&V): Op sommige lijnen wordt met een nog lager rendement gereden dan datgene wat hier aangebracht wordt. Ik wil niet de communautaire toer op gaan, maar sommige lijnen geven nog minder rendement dan datgene wat nu extra rond Antwerpen gedaan wordt.

In die zin sluit ik af met het stellen van mijn vraag. Mogen wij verwachten dat de federale overheid de bijpassing van het exploitatietekort bij begrotingswijziging met 3,8 miljoen euro zal verhogen?

02.16 Jos Ansoms (CD&V): LA SNCB a lancé son plan en septembre 2003. Nous sommes à présent en février 2004, les travaux préparatoires ont démarré et un accord financier vient à peine d'être atteint. Il intervient tardivement et ne donne pas un exemple de bonne administration. Le ministre déclare en outre qu'il ne s'agit que de frais d'exploitation pour lesquels il paiera un supplément. Or, des travaux d'infrastructure seront également nécessaires et ils devront être financés avec l'enveloppe d'investissements. J'ai les plans sous les yeux: à Anvers-Nord, les quais seront prolongés et la gare de Noorderdokken sera rénovée.

02.18 Jos Ansoms (CD&V): Je n'y manquerai pas. Je me souviens que nous avons eu des débats de fond au sujet de l'avis du Conseil d'Etat dans le cadre du projet de loi 1463. Vous dites qu'il n'est pas du certain que ce soit la Région flamande qui doit payer ni que nous devons payer parce que l'entreprise ne serait pas rentable. Si tel est le critère, alors vous ne devez plus jamais rien payer à la SNCB.

02.19 Johan Vande Lanotte, ministre: Je parle d'un rendement normal en cas de subventionnement normal.

02.20 Jos Ansoms (CD&V): Loin de moi l'idée de vouloir donner une tournure communautaire à cette discussion, mais certaines lignes ont un rendement encore plus bas que ceux qui viennent d'être cités. L'autorité publique augmentera-t-elle de 3,8 millions d'euros le montant d'appoint nécessaire pour combler le déficit

d'exploitation?

02.21 Minister **Johan Vande Lanotte**: Daarover hebben wij een afspraak in het kader van de hele schuldherschikking. U weet dat we een schuldherschikking voor een bedrag van 7,4 miljard euro kunnen doorvoeren. Dat is ook de afspraak. Volgens de laatste berekeningen kunnen we de bijpassing eraan toevoegen binnen de voorziene 7,4 miljard euro.

02.21 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le montant d'appoint pourra être ajouté dans le cadre du réaménagement de la dette de 7,4 milliards d'euros.

02.22 **Jos Ansoms** (CD&V): De bijpassing van het exploitatietekort mag dus niet met 3,8 miljoen euro worden verhoogd, maar wordt mee ingebouwd in de grote schuldoperatie?. De volgende generaties zullen dus ook 3,8 miljoen euro moeten betalen voor het minder-hinder-plan van Antwerpen. Zover is het dus gekomen!

02.22 **Jos Ansoms** (CD&V): Les générations suivantes auront donc la joie de payer pour financer le plan de réduction des nuisances d'Anvers.

02.23 Minister **Johan Vande Lanotte**: De bijpassing mag gebeuren op voorwaarde dat ze binnen het bedrag van 7,4 miljard euro kan gebeuren. Dat bedrag is de afspraak. We hebben binnen dat bedrag nog wat ruimte en dus wordt de bijpassing daarin geplaatst. Dat is de afspraak. Dat is ook de bedoeling. Het is trouwens niet onlogisch. Wat we binnen het bedrag van 7,4 miljard euro kunnen doorvoeren, doen we ook. Die afspraak hebben we gemaakt. Het bedrag van 7,4 miljard euro verhoogt niet, maar de bijpassing mag binnen dat bedrag gebeuren. Dat is beheren in een pragmatische geest.

02.23 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il y a encore une marge de manœuvre au sein de l'enveloppe de 7,4 milliards et le complément peut donc être accordé.

02.24 **Jos Ansoms** (CD&V): U kan het zo noemen. U kan het ook anders noemen.

02.25 Minister **Johan Vande Lanotte**: Hoe het anders wordt genoemd, interesseert mij niet.

02.26 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Mijnheer de minister, het voorbeeld van de 60/40 heb ik natuurlijk aangehaald om aan te duiden hoe men voor de verkiezingen de kiezers allerlei belooft. Ik weet ook dat het hier enkel of voor een deel over exploitatie gaat, maar ik wou daarmee aangeven dat als Vlaanderen over de totaliteit van de middelen zou kunnen beschikken, wij op dit moment veel verder stonden. Voor de verkiezingen belooft men aan de kiezer dat men zal spreken over de 60/40, de defederalisering en zelfs de splitsing. Als men dat inderdaad op de regeringstafel had gelegd, dan hadden wij veel verder gestaan en het gehakketak tussen de Vlaamse en de federale regering niet meegemaakt.

02.26 **Jan Mortelmans** (VLAAMS BLOK): Si j'ai évoqué la règle 60/40, c'est parce qu'il en était question dans vos promesses électorales. La Flandre serait bien mieux lotie si elle pouvait disposer de moyens qui lui sont propres. En ce qui concerne la gare de Lierre, je transmettrai l'information à l'administration communale.

Ten tweede, wat de opmerking over het station van Lier betreft, zal ik terugkoppelen met het stadsbestuur van Lier, want zij hebben mij inderdaad bevestigd dat Lier opgenomen was in de lijst als zijnde een station dat uitermate goed in aanmerking zou komen om in een extra parking te voorzien, op de voormalige werkplaatsen die daar zouden zijn. Ik moet dus nog eens overleggen met mijn collega's in Lier. Daarna richt ik mij opnieuw tot u, ofwel rechtstreeks tot de NMBS.

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

03 **Samengevoegde vragen van**

- de heer **Philippe De Coene** aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gunsttarieven op de treinverbinding tussen Kortrijk en Rijsel" (nr. 1686)

- de heer Pierre Lano aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbinding met Rijsel" (nr. 1786)

03 Questions jointes de

- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "des tarifs préférentiels pour la liaison ferroviaire Courtrai-Lille" (n° 1686)

- M. Pierre Lano au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire avec Lille" (n° 1786)

03.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik merk dat de minister een telefonisch gesprek voert en ik zal wachten tot dat gesprek is beëindigd.

Mijnheer de minister, waarde collega's, ik denk dat de probleemstelling bij de minister zelf gekend is, alleen al vanuit het feit dat de vraag komt uit de provincie waar hij zelf woont en actief is. In West-Vlaanderen wordt sedert jaar en dag gepleit voor een betere treinverbinding tussen Kortrijk aan de ene kant en de metropool Rijsel aan de andere kant. Dat had destijds te maken met het feit dat Lille zich ontwikkelde als een TGV-kopstation voor toch niet onbelangrijke verbindingen naar de rest van Frankrijk en ook internationaal, oostwaarts en westwaarts, onder meer naar Londen. Ik herinner mij dat destijds in de streek van zuid-West-Vlaanderen de ambitie bestond om in Kortrijk de bediening via TGV te kunnen doen. Dat waren zo de eerste desiderata die trouwens gedragen werden door meerdere partijen. Het feit dat mijn streekgenoot Pierre Lano vandaag ook deze thematiek wil aansnijden is daar het bewijs van. We hebben dat achteraf wel herzien omdat we nagingen wat we eigenlijk wilden bereiken. We willen gewoon bereiken dat die twee steden onderling veel beter bereikbaar zijn en dat potentiële trafiek gegenereerd kan worden via het spoor. Terwijl er nu vrij veel autoverkeer is zou er eigenlijk een nieuwe aanwinst kunnen zijn voor het spoorverkeer en zou, naast gewoon het feit dat men van weg naar spoor gaat, ook het spoor zelf zich autonoom veel beter kunnen ontwikkelen.

Daar zijn vandaag een aantal knelpunten voor, zo menen wij te weten vanuit de regio. Een eerste knelpunt is dat de reisduur tussen beide steden met de trein veel te lang is. Er zijn historische redenen voor. De trein tussen Kortrijk en Rijsel stopt op vier of vijf plaatsen. Dat heeft natuurlijk tot gevolg dat die trein geen snelheid kan ontwikkelen. Hij haalt een snelheid van ongeveer 60 km per uur. Dezelfde trein komt van Antwerpen naar Gent en van Gent naar Kortrijk. Van Gent naar Kortrijk doet diezelfde trein over een afstand van dik veertig kilometer, 17 minuten. Van Kortrijk naar Rijsel, een afstand die kleiner is dan die tussen Gent en Kortrijk, doet de trein er dubbel zo lang over.

Wij menen te weten dat het nuttig kan zijn om een aantal stopplaatsen op Frans grondgebied af te schaffen omdat uiteindelijk de premetro die de periferie van Rijsel en het noorden van Frankrijk verbindt met Rijsel zelf zeer intens wordt gebruikt, steeds meer en ook door Belgen die net aan de grens wonen, laat ons zeggen in het absolute zuiden van West-Vlaanderen. Misschien moeten we nadenken over het inkorten van die reisduur.

De tarieven zijn eigenlijk – en ik weet dat dit relatief is – aan de hoge kant. Vandaag betaalt men voor een enkele reis 7,40 euro. Van Kortrijk naar Rijsel betaalt men dus 7,40 euro, normaal tarief in tweede klasse. Als men de TGV neemt naar Parijs vanuit Rijsel

03.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): En Flandre occidentale, d'aucuns préconisent depuis longtemps une amélioration de la liaison ferroviaire entre Courtrai et Lille. Dans le passé, nous pensions pouvoir résoudre le problème par le biais du TGV mais nous avons ensuite renoncé à cette idée. La durée, trop longue, du trajet entre les deux villes constitue un premier problème. Le train circule à peine à la vitesse de 60 kilomètres par heure en raison des nombreux arrêts. Nous proposons de supprimer les arrêts français étant donné qu'une ligne de pré-métro y a déjà été aménagée et qu'elle est très fréquentée, également par des Belges. Les tarifs sont eux aussi élevés: 7,40 euros pour un aller simple. Le manque de publicité faite autour de cette ligne constitue un troisième problème.

Quand un usager réserve un billet TGV à la gare de Courtrai, on lui déconseille de prendre le train en raison des délais de correspondance trop courts. Or, en France, on peut très facilement modifier son billet pour prendre le train suivant. De plus, un bus fait constamment la navette entre Lille-Flandres et Lille-Europe. Il y a également un besoin de promotion en matière de stationnement et de sécurité. La gare de Lille est extrêmement sûre.

La SNCB utilise encore le modèle en étoile: toutes les liaisons passent par Bruxelles. Un voyageur qui désire prendre l'Eurostar à Courtrai doit passer par Bruxelles pour se rendre à Lille. La proximité devrait devenir le critère décisif. Je sais que le ministre mène actuellement des

betaalt men drie keer zoveel voor een verbinding die tien keer zo lang is. Om maar te zeggen dat dit relatief gezien vrij veel geld is. Ik neem aan dat dit een aantal mensen ervan weerhoudt om de trein te nemen als ze dan toch aangewezen zijn op Rijsel voor verdere internationale verbindingen. Ze nemen eerder de auto.

pourparlers à ce sujet. Où en est-on?

Een derde punt waaraan volgens ons moet worden gewerkt is de promotie van die lijn.

Als dan de service kan verbeterd worden, als de tarieven iets optimaler kunnen zijn, dan is er toch in bijkomende orde werk aan de winkel inzake de promotie. Ik geef een voorbeeld. Mensen reserveren een TGV-biljet in het station van Kortrijk. Daar raadt men de reiziger af de trein te nemen, want de overstaptijden zijn zeer kort. Men heeft ongeveer zeven tot acht minuten tijd. Welnu, de meesten weten niet dat, indien ze hun aansluiting missen met Parijs bijvoorbeeld, hun reservatie met het TGV-biljet nietig is en ze hun plaats eigenlijk kwijt zijn. Zij zijn er niet van op de hoogte dat men in Frankrijk aan het loket zijn biljet onmiddellijk kan worden omgeschreven in een biljet voor de eerstvolgende TGV of andere TGV's.

Een ander probleem van comfort dan, is dat bepaalde treinen aankomen of vertrekken in Lille-Flandre, andere in Lille-Europe. Wat aan Vlaamse zijde haast niet bekend is, is dat er een permanente shuttleverbinding bestaat tussen de twee stations. Het kan eigenlijk geen kwaad. Het comfort komt er wel door in het gedrang. Reizigers verkiezen om op dezelfde trein blijven als dat kan en om niet van station te moeten veranderen. Zelfs als ze van station moeten veranderen, dan nog is er de permanente shuttledienst die de reizigers toch enig soelaas brengt.

Dan is er nog communicatie nodig over de parkings en over de veiligheid. Reizigers vragen zich af of hun eindstation in het noorden van Frankrijk wel veilig is. Het is bekend dat het station van Rijsel op het vlak van veiligheid zeer goed scoort. Het wordt permanent bewaakt door verschillende ordediensten.

De vraag is zeer recent ook weer aan bod gekomen naar aanleiding van Rijsel culturele hoofdstad 2004. Op zichzelf is dat een goed vehikel, een goede hefboom om een en ander te doen. Vanuit mijn partij willen wij toch wel iets verder gaan. Het is zeer goed dat we Kortrijk mee op de wereldkaart kunnen zetten naar aanleiding van dat evenement 2004. Laten we het gebruiken als hefboom om betere openbaarvervoerverbindingen tussen twee dichtbevolkte gebieden als enerzijds het zuiden van West-Vlaanderen en ook wel het zuiden van Oost-Vlaanderen en anderzijds de metropool die Rijsel is - wij vergelijken ons daar graag mee, maar moeten ons toch iet bescheidener opstellen - tot stand te brengen.

Ik wil toch even verwijzen naar de historiek. Vorige interpellanten vroegen of er moet worden geopteerd voor aparte benaderingen inzake het spoorbeleid. We stellen vast dat de NMBS vandaag een merkwaardig model volgt. Alle treinverbindingen zijn historisch – dat is trouwens niet alleen in België, maar ook in Frankrijk – geënt op een zogenaamd stermodel: alles gaat over en vertrekt vanuit de hoofdstad Brussel. Dan komt men tot de merkwaardige situatie waarbij een reiziger die in Kortrijk de Eurostar neemt, waarvoor daar dan promotie werd gemaakt, eerst naar Brussel moet, om dan terug te keren naar

Rijsel en zo naar Londen te reizen.

Ik denk dat het goed zou zijn mochten we steeds vaker een euroregionale gedachte promoten, waarbij nabijheid veel belangrijker is dan het klassieke, centralistische model. Hetzelfde voor de kustbewoners. Er is een perfecte verbinding mogelijk voor reizigers van Oostende en van Brugge via een natuurlijke weg, via Brugge-Kortrijk of Gent-Kortrijk. Nu moet men nog te veel via de hoofdstad rijden.

Ik weet, mijnheer de minister, dat er gesprekken aan de gang zijn en dat u er zelf een van de promotoren van om daar werk van te maken. Ik had graag vernomen wat dienaangaande de stand van zaken is.

03.02 Pierre Lano (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal bondig zijn want de vorige spreker heeft alles reeds gevraagd. Het is een vraag die ik aan de keizerkoster van West-Vlaanderen stel.

Minister Durant heeft in mei 2000 structurele maatregelen beloofd. In februari van dit jaar hebt u op een vraag van collega Deseyn geantwoord dat u principieel voorstander bent van goedkopere treintarieven, dat de treinverbinding Kortrijk-Rijsel qua timing later kan dan om 21.30 uur, dat het aanbod niet kan stijgen, maar wel versnellen en dat u, wat betreft de prijzen, samen met de directie van de NMBS en de SNCF zou nagaan om goedkopere tarieven mogelijk te maken gedurende de looptijd van Rijsel 2004. Zijn er op dat vlak concrete resultaten geboekt en zo ja dewelke?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte: De besprekingen verlopen moeizaam en er wordt op dit moment op verschillende niveau's hieraan gewerkt, zowel qua ritme, snelheid en dergelijke. Hierbij is een sterke tegenstelling aanwezig tussen wat de regio, de stad en Parijs willen. Binnen de SNCF is dit alles niet evident. Het feit dat men in Rijsel de verbinding Kortrijk-Rijsel als een deel van het voorstedelijk net ziet met bijgevolg een hoge stopfrequentie, is een probleem omdat dit beperkend is voor de snelheid.

Het punt waarop wel vooruitgang geboekt wordt, is het gegeven dat men naar aanleiding van Rijsel 2004 als culturele hoofdstad duidelijk gesteld heeft dat men met verschillende steden, waaronder Kortrijk en Doornik, wil samenwerken. De NMBS voert onderhandelingen die nog niet zijn afgerond, maar die wel goed verlopen. Het resultaat is dat men een gunsttarief met een vermindering van 40% voor een dagtrip, zou aanbieden ten behoeve van deelnemers aan culturele activiteiten te Rijsel. Het gaat dus om Belgen die naar Rijsel trekken in het kader van Rijsel 2004 of om Fransen die naar Kortrijk komen. Op deze wijze kan dus naar aanleiding van Rijsel 2004, een gunsttarief worden aangeboden.

Voor senioren is het nu zo dat een biljet van 3 euro stopt aan het laatste station. Nu zou het doorgetrokken worden tot aan de grens.

03.02 Pierre Lano (VLD): En mai 2000, l'ex-ministre Durant avait déjà promis des mesures structurelles concernant Lille 2004. En février 2004, le ministre Vande Lanotte a fait savoir qu'il était par principe partisan d'une baisse du prix du train. La SNCB et la SNCF devaient par ailleurs baisser leurs tarifs pendant toute la durée de l'événement Lille 2004. Le ministre savait en outre que la liaison ferroviaire entre Courtrai et Lille pouvait être plus rapide et qu'elle devrait être opérationnelle également après neuf heures et demie du soir, mais qu'on ne pouvait pas augmenter le nombre de liaisons. A-t-on déjà obtenu des résultats?

03.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Les discussions sont difficiles. Il existe un grand contraste entre ce que veulent la région et Paris. A cela s'ajoute que les Français considèrent Courtrai comme une partie du réseau de la banlieue de Lille. Cela signifie de nombreux arrêts et un allongement du temps de voyage.

Les négociations menées par la SNCB à propos de Lille 2004 progressent bien. Toute personne prévoyant une excursion d'une journée comportant un trajet Courtrai-Lille ou Lille-Courtrai obtiendra vraisemblablement un tarif avantageux de moins 40 pour cent. Les seniors paieront 3 euros pour aller de Courtrai à la frontière française et bénéficieront d'une réduction de 40 pour cent sur le

Vanaf de grens tot in Rijsel zou die 40% korting toegepast worden. Het gaat dus om een dubbele impact. Er moet aldus niet meer betaald worden om tot aan de grens te kunnen rijden en voorbij de grens geldt een korting van 40% voor het traject tot Rijsel.

Dit zou de komende dagen afgewerkt moeten worden. Dit is tevens een bijdrage om de NMBS mee aan de promotie te laten werken binnen het kader van Lille 2004. Ik beschouw dat als een eerste stap om dat interregionaal en internationaal vervoer op die afstand van slechts 20 kilometer te verbeteren.

03.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, naar aanleiding van Rijsel-2004 spreekt u van een eerste nuttige stap. Mogen wij ons inbeelden dat die formule ook na 2004 mogelijk gemaakt wordt? Ik denk dat dit op zich een goede promotie zou zijn voor die lijn.

Ten tweede, zou het nuttig zijn erover na te denken om dat niet alleen te doen voor een dagtrip, maar ook als mensen voor meerdere dagen bijvoorbeeld naar het zuiden van Frankrijk, naar Parijs of naar Londen gaan? Kan er ook een reductie worden toegepast als de heenreis en de terugreis niet op dezelfde dag vallen? Dat zal er uiteindelijk toch voor zorgen dat meer mensen de trein nemen vanuit Kortrijk om in Rijsel verder uit te zwermen.

Ik vind het alleszins al zeer nuttig dat dit gebeurt naar aanleiding van Rijsel-2004. Ik hoop oprecht dat het er eerstdaags kan komen. Ik denk echter dat het nuttig is verder te kijken dan Lille-2004 en dat wij dat niet alleen behouden tot het zogenaamde dagtarief, maar ook zouden uitbreiden tot enkele biljetten en retourbiljetten met heen- en terugreis op verschillende dagen.

03.05 Pierre Lano (VLD): Mijnheer de minister, dit is een stap in de goede richting, waarvoor mijn dank. Met die 40% stelt u zichzelf competitief ten opzichte van de alternatieven, zoals de kosten voor de metro. Tien tickets kosten 10 euro. Nu betaalt men 6 euro, terwijl men voor de metro 5 euro zou betalen. Weliswaar moet men een beetje verder rijden, namelijk tot in Dron* aan de grens in Moeskroen.

Ik wil u nog een tip geven die u misschien aan de NMBS kunt bezorgen. Mocht de lijn, eventueel via dat metrostation van Dron, kunnen worden doorgetrokken tot in de grensregio, dan is daar alle oppervlakte beschikbaar om eventueel park & ride te organiseren, wat eventueel een oplossing kan bieden aan de vragen en eisen van de heer De Coene. Men zou met de wagen bijna tot aan de grens kunnen rijden, in de metro stappen en direct alle verbindingen naar Parijs en Londen kunnen nemen op een zeer eenvoudige manier. Misschien is dat, structureel gezien, ook een alternatief op lange termijn dat u kunt overwegen.

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

04 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la rénovation des bâtiments de La Poste" (n° 1698)

04 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de renovatie van de gebouwen van De Post" (nr. 1698)

reste du trajet. J'attends une réponse définitive dans les prochains jours. C'est une première étape dans l'amélioration du transport international.

03.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Le tarif préférentiel pourra-t-il être maintenu après Lille 2004? Il s'agirait d'un instrument promotionnel intéressant. La formule économique ne pourrait-elle pas être étendue aux billets valables plusieurs jours pour un aller simple ou un aller retour?

03.05 Pierre Lano (VLD): Grâce à cette réduction de 40 pour cent, la SNCB reste compétitive par rapport au métro.

Pour quelle raison ne prolongerait-on pas la ligne de métro, éventuellement via la gare de Dron, jusqu'à la frontière? Il serait alors possible de s'y rendre en voiture et de prendre ensuite le métro. A long terme, il s'agit peut-être d'une solution de rechange.

04.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, selon certaines informations, un montant aurait été affecté, en 2004, pour la rénovation de toute une série de bâtiments utilisés par La Poste. Vous n'ignorez certainement pas l'important état de vétusté de certains bâtiments actuellement utilisés par La Poste, dans lesquels il y a danger, non seulement pour les usagers, mais aussi pour le personnel, et ce dans des régions malheureusement souvent situées dans le sud du pays. Dans certains de ces bâtiments, le personnel doit s'accommoder d'un environnement assez désagréable et frôlant quelquefois l'insalubrité, entraînant parfois de grosses difficultés puisque cela peut avoir un impact négatif, non seulement sur les conditions de travail rendues plus difficiles, mais aussi sur la productivité et le moral des travailleurs.

Compte tenu du montant relativement restreint de cette enveloppe disponible pour la rénovation de ces bâtiments, il semblerait qu'il ait été prévu de cibler, dans un premier temps, quatre bureaux par zone. A ce jour, je n'ai pas connaissance des clés de répartition qui présideraient à la hiérarchisation des travaux à effectuer, ni même l'affectation financière entre les zones.

Pourriez-vous nous préciser sur la base de quels critères on déterminera les bureaux qui bénéficieront d'une partie de cette enveloppe?

Existe-t-il, dans chaque zone, une liste prioritaire des bureaux à rénover? Dans l'affirmative, un cadastre a-t-il été effectué pour objectiver l'état de chaque bureau et permettre ainsi une hiérarchisation objective de l'affectation des montants de l'enveloppe? Enfin, comme je vous le disais, certaines zones ont été largement favorisées. Une remise à niveau des zones défavorisées ne s'impose-t-elle pas, en dehors de toute contrainte, de quelque nature que ce soit?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, La Poste a consacré 16 millions en 2003 et prévoit 21 millions en 2004, pour la mise en conformité et l'aménagement, en fonction des besoins opérationnels, de son patrimoine immobilier. Il est clair que chaque nouvel aménagement élimine un certain nombre de situations en contradiction avec les normes relatives à la sécurité et la salubrité des lieux de travail.

Un inventaire détaillé de tous les manquements à la législation en la matière a été réalisé pour le pays et a conduit à l'établissement d'un "master plan", destiné à résoudre un maximum de situations non conformes et/ou présentant un risque d'accident. Ce plan s'articule autour de quatre dénominations: des points rouges, des points orange, des points jaunes et verts. Les points rouges sont les situations où la sécurité des collaborateurs n'est plus suffisamment garantie comme, par exemple, une pente dangereuse à l'accès du mail. Les points orange concernent les situations avec un risque de sécurité limité pour le personnel, des sols inégaux, par exemple. Les points jaunes concernent des situations qui causent des ennuis au

04.01 Eric Massin (PS): Volgens bepaalde bronnen zou er in 2004 een bedrag worden uitgetrokken voor de renovatie van een hele reeks postgebouwen, waarvan sommige wel erg verouderd zijn. Rekening houdend met de beperkte middelen die hiervoor werden uitgetrokken, lijkt het erop dat men in eerste instantie vier kantoren per zone wil selecteren. Tot op heden heb ik niets vernomen over de beoogde verdeelsleutels voor de werken of de financiële middelen tussen de zones.

Kan u verduidelijken op basis van welke criteria de kantoren werden uitgekozen voor dewelke dat bedrag zal worden aangewend? Bestaat er voor elke zone een lijst met de volgorde van kantoren die moeten worden gerenoveerd? Zo ja, werd er een kadaster opgesteld teneinde de toestand van elk kantoor op een objectieve manier te beoordelen en aldus de begrotingsbedragen volgens noodzaak tussen de kantoren te verdelen? Ten slotte werden sommige kantoren erg bevoordeeld. Moeten de benadeelde zones niet op een gelijk niveau met de overige worden gebracht, los van enige verplichting, op welke manier dan ook?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte: Voor de aanpassing en de inrichting van haar onroerend patrimonium in functie van de operationele behoeften trok De Post in 2003 16 miljoen euro uit ; in 2004 zal zij er 21 miljoen euro aan spenderen. Voor het hele land werd er een gedetailleerde inventaris van alle inbreuken op de wetgeving ter zake opgesteld, op basis waarvan een plan werd ontwikkeld dat op een reeks van vier punten is gestoeld: rode, oranje, gele en groene.

Rode punten staan voor toestanden waarin de veiligheid van de werknemers niet meer is

personnel, mais qui ne sont pas dangereuses. On ne parle pas ici de sécurité. Les points verts signifient que la situation est bonne.

Comme les 21 millions ne sont pas suffisants, nous voulons, en deux exercices (2004 et 2005), remédier à plus de 1.000 cas de non-conformité grave de bâtiments. Le critère est donc ici la gravité des non-conformités.

Chaque année, nous pouvons procéder à la rénovation complète d'au moins une soixantaine de bâtiments, toujours sur la base du critère rouge, orange, jaune, vert.

Les bâtiments sélectionnés pour faire l'objet d'une rénovation sont répartis sur le territoire national. Ils sont validés par le management régional. J'ajoute que cette sélection est faite en dehors de toute volonté de favoritisme régional. Nous avons donc tenté d'être le plus objectif possible en la matière.

Cette problématique sera soumise au conseil d'administration de La Poste pour confirmation.

Je dois ajouter que j'ai eu l'occasion de discuter de cette problématique avec M. Thys. Il est clair que plus on rénovera les bâtiments, plus on les modifiera structurellement, comme cela a déjà été le cas tant au nord qu'au sud du pays. Ainsi, les régions où les rénovations ont été les plus rapides sont également celles où le nombre des bâtiments a été réduit. On a donc procédé à des regroupements et à des restructurations en vue de faire des économies. Les choses sont réglées de manière plus adéquate.

Je suis d'accord pour dire que l'on doit intervenir là où les besoins se font sentir. Mais je répète que cela implique un certain réaménagement, ce que j'estime être une bonne chose. D'ailleurs, la plupart du temps, le personnel qui peut enfin travailler dans des locaux rénovés se sent bien plus à l'aise et travaille de manière beaucoup plus performante.

gewaarborgd. Oranje punten duiden op toestanden die een beperkt veiligheidsrisico voor het personeel inhouden, zoals bijvoorbeeld ongelijke vloeren. Gele punten zijn toestanden die het personeel hinderen maar die geen gevaar vormen. Hier gaat het niet om veiligheid. Groene punten geven aan dat de toestand goed is.

In twee begrotingsjaren (2004 en 2005) willen we meer dan duizend ernstige gevallen van normoverschrijding in de gebouwen verhelpen. Als criterium geldt dus de ernst van het probleem. Elk jaar kunnen we minstens een zestigtal gebouwen volledig renoveren. Daarbij wordt gewerkt op basis van het al vernoemde criterium (rood, oranje, geel, groen). We probeerden bij de selectie zo objectief mogelijk te werk te gaan. Deze aangelegenheid zal ter bevestiging aan de raad van bestuur van De Post worden voorgelegd.

Ik kaartte dit probleem ook al aan bij de heer Thys. Naar aanleiding van de renovatiewerken zullen ook structurele wijzigingen worden doorgevoerd. We zijn dus, met besparingen voor ogen, tot hergroeperingen en herstructureringen overgegaan.

Ik ben het ermee eens dat we moeten optreden waar de noodzaak zich laat voelen. Ik herhaal dat zulks met bepaalde aanpassingen gepaard zal moeten gaan.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van mevrouw Magda De Meyer aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorrangskarten van de NMBS voor mindervaliden" (nr. 1694)

05 Question de Mme Magda De Meyer au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les cartes de priorité de la SNCB délivrées aux personnes handicapées" (n° 1694)

05.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de voorbije jaren hebben de regeringen en de NMBS heel wat initiatieven genomen om het reizigersverkeer per spoor aan te

05.01 Magda De Meyer (sp.a-spirit): Ces dernières années, le gouvernement et la SNCB ont pris

moedigen en meteen ook het treinverkeer aantrekkelijker en comfortabeler te maken voor andersvaliden. Hoewel het nemen van de trein voor deze mensen zeker niet vanzelfsprekend is, kunnen ze zich vaak niet op een andere manier verplaatsen, zowel om financiële als om praktische redenen. Toch ondervinden mindervalide personen nog vaak moeilijkheden bij het nemen van de trein.

Zo is mij het geval bekend van een mevrouw die, vergezeld van haar begeleidster, niet in eerste klasse mocht plaatsnemen, hoewel de treinstellen van tweede klasse volledig volzet waren en zij nochtans beschikte over een voorrangkaart en een verminderingskaart met de vermelding "kan moeilijk blijven staan". Ten gevolge van het verbod van de treinconductor heeft zij noodgedwongen de hele reis moeten rechtstaan.

Ik heb dit geval gecontroleerd bij de ombudsman van de NMBS en blijktbaar is het zo dat volgens artikel 42 van het algemeen reglement van de NMBS de voorrangkaart voor het nemen van een zitplaats alleen geldt in de rijtuigklasse vermeld op het vervoersbewijs. Het is mijn inziens niet logisch dat iemand een kaart krijgt waarop staat "kan moeilijk blijven staan" en "heeft absolute voorrang" als puntje bij paaltje komt en tweede klasse volzet is, toch geen plaats krijgt in eerste klasse. Dat lijkt mij hardvochtig. Er lijkt mij dan ook iets fundamenteel mis met de huidige reglementering. Ik vraag mij af of dat reglement niet kan worden aangepast in deze toch wel behartigenswaardige gevallen.

Mijnheer de minister, kunt u hieraan iets verhelpen?

05.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, het reglement bepaalt inderdaad dat de klant die in het bezit is van een voorrangkaart voor het innemen van een zitplaats, in de rijtuigklasse reist die vermeld staat op het vervoersbewijs. Men krijgt dus voorrang voor de klasse waarvoor men een kaartje koopt. Bij plaatsgebrek kan de betrokken reiziger steeds de hulp inroepen van de treinbegeleider zodat hij een andere reiziger kan verzoeken zijn zitplaats af te staan en te zoeken naar een andere plaats zodat de mindervalide kan zitten. Dat is ook een van de taken van de treinbegeleider. Wanneer een treinbegeleider tegen een reiziger met een voorrangkaart met de vermelding "kan moeilijk blijven staan" zou hebben gezegd dat hij moet blijven staan is dat niet alleen hardvochtig, maar dat is een fout. Dat kan niet. Ik zal laten nagaan of iemand met een voorrangkaart zich ook reglementair elders kan plaatsnemen.

05.03 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Mijnheer de minister, het is inderdaad zo dat een treinbegeleider met een hart onmiddellijk voor een oplossing zal zorgen. In dit geval is dit niet gebeurd waarbij de treinbegeleider zich baseerde op het reglement en niets anders dan het reglement. Blijkbaar is er toch iets mis met het reglement.

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

de nombreuses initiatives pour promouvoir le trafic de voyageurs par rail. Toutefois, les moins-valides rencontrent encore souvent des difficultés. Ainsi, une dame et son accompagnatrice n'ont pu s'installer en première classe, bien que la deuxième classe était complète. L'intéressée était munie d'une carte de priorité et d'une carte de réduction indiquant qu'elle éprouvait des difficultés à se maintenir debout.

En raison de l'interdiction imposée par l'accompagnateur de train, elle a néanmoins été contrainte de rester debout pendant tout le trajet. Conformément à l'article 42 du règlement général de la SNCB, la carte de priorité n'est manifestement valable que dans la classe de transport mentionnée sur le titre de transport. Comment le ministre compte-t-il éviter à l'avenir de tels désagréments aux passagers moins-valides? A-t-il l'intention d'adapter le règlement général?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: La carte de priorité n'est valable que dans la classe mentionnée sur le titre de transport. En cas de manque de place, le voyageur peut s'adresser à l'accompagnateur de train qui peut demander à un autre voyageur de céder sa place à la personne moins-valide. Dans le cas d'espèce, l'accompagnateur de train s'est non seulement montré impitoyable, mais il a également commis une erreur. Je vérifierai si une personne munie d'une carte de priorité peut, d'un point de vue réglementaire, également s'asseoir à un autre endroit.

05.03 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): Dans le présent cas de figure, l'accompagnateur s'est fondé sur le règlement, qui pose donc manifestement problème.

06 Question de Mme Camille Dieu au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le prix du timbre" (n° 1705)

06 Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijs van postzegels" (nr. 1705)

06.01 **Camille Dieu** (PS): Monsieur le président, monsieur le ministre, je vais revenir à La Poste qui a tenu une conférence de presse il y a quinze jours et qui a voulu lancer, tel était le titre de la conférence: "Un signal fort pour l'avenir". Elle a rappelé les différentes initiatives importantes qui ont été prises pour poursuivre sa modernisation sur une base financière saine et elle a annoncé la suppression à terme du timbre Prior ou de la distinction Prior/non-Prior, ce à quoi vous étiez favorable aussi, je me souviens vous l'avoir entendu dire dans cette commission.

Pour notre part, en tant que socialistes, nous n'avions pas apprécié cette distinction Prior/non-Prior qui consistait à payer des prix différents si on voulait que le courrier soit acheminé j+1, j+2 ou j+3. Nous sommes donc contents de la suppression progressive de ce système. Néanmoins, cette bonne nouvelle qui interviendra lorsque les nouveaux centres de tri seront opérationnels ne permet pas d'occulter une nouvelle augmentation du prix du timbre tant pour le Prior que pour le non-Prior. Même si La Poste affirme que ses prix restent largement dans la moyenne européenne, qu'ils évoluent moins vite que l'indice des prix, il n'en demeure pas moins que le prix du timbre aura augmenté deux fois en un an et demi.

J'ai plusieurs questions à vous poser.

- Quelle est l'estimation de l'impact de cette nouvelle augmentation du prix du timbre pour un ménage moyen?
- Quel est le calendrier prévu pour les nouveaux centres de tri?
- Le fait que les nouveaux centres de tri soient opérationnels représente-t-il une condition sine qua non de la suppression du timbre Prior/non-Prior?
- Lorsque le système sera supprimé, nous reviendrons à un prix unique. Peut-on déjà savoir aujourd'hui sur quel prix on va s'aligner?
- Qu'entend l'entreprise par la suppression du système Prior/non-Prior pour les particuliers? Que va-t-elle faire pour les entreprises?

06.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, l'augmentation du prix, comme vous l'avez dit, reste en dessous de l'évolution de l'index, tandis que les salaires augmentent avec l'index, à juste titre. L'impact pour un ménage est estimé à 1 euro en moyenne en 2004.

L'appel d'offres sur les centres de tri a été clôturé et le marché a été adjugé vendredi passé par le conseil d'administration.

Il était en effet impossible de supprimer complètement le Prior sans les nouveaux centres de tri. Même si j'avais voulu le faire plus vite, il n'y avait pas de sens à imposer quelque chose qui n'était pas faisable. Cette année, le j+3 est devenu j+2.

Je pourrais donc dire qu'on a supprimé la moitié du non-Prior: de jour +3, on est passé à jour +1 pour arriver à jour +2. Cela signifie que l'augmentation du prix coïncide avec une augmentation de qualité: de

06.01 **Camille Dieu** (PS): Als socialisten zijn wij blij met de door De Post aangekondigde geleidelijke afschaffing van het prior/non-prior-systeem. Dat neemt echter niet weg dat de prijs van een postzegel opnieuw, voor de tweede maal op anderhalf jaar tijd, wordt opgetrokken.

Wat zijn de financiële gevolgen van die nieuwe prijsverhoging voor een modaal gezin?

Moeten de nieuwe sorteercentra operationeel zijn alvorens het prior/non-prior-systeem wordt afgeschaft? Wanneer zullen zij in bedrijf worden gesteld?

Hoeveel zal een postzegel kosten na de afschaffing van het huidige systeem?

Wat verstaat de onderneming onder de afschaffing van het prior/non-prior-systeem voor de particulieren? Wat zal zij doen voor de ondernemingen?

06.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: De prijsverhoging blijft onder de evolutie van de index. De gezinnen zullen in 2004 gemiddeld 1 euro meer betalen.

De offerte-aanvraag voor de sorteercentra werd afgesloten en het contract werd vorige vrijdag door de raad van bestuur toegewezen.

Het is inderdaad onmogelijk om het prior-systeem volledig af te schaffen voordat de nieuwe sorteercentra operationeel zijn.

93% en jour +3, on en est à 90% à jour +2. C'est une évolution dans le bon sens.

Dès 2006, il faudra fixer un prix. J'ignorais l'existence d'un élément de grande importance pour les prix: une modification du prix du timbre Prior, vers le haut ou vers le bas, influence les montants versés par les postes étrangères. Une diminution du prix du timbre Prior entraînera que les postes française, allemande ou néerlandaise auront moins à payer. C'est un prix de référence, assez embêtant.

C'est la raison pour laquelle il y a eu une augmentation cette année: ça compte double. Cela signifie que l'euro par ménage donne beaucoup plus, vu que les autres postes apportent aussi leur contribution. Une partie de l'augmentation des revenus provient de l'étranger. C'est une raison pour se montrer prudent.

Pour les entreprises, j'estime que c'est différent: c'est business to business. Les entreprises demandent différents tarifs selon les différentes vitesses d'exécution. Certaines entreprises proposent même de remettre leur courrier une semaine avant pour être certaines d'être livrées le jour demandé. Pour elles, il est important de connaître le moment de la livraison du courrier, pas le délai entre le dépôt à La Poste et la remise au client.

Il s'agit d'un autre critère. Le service universel pour les entreprises est différent de celui pour les privés où chacun a droit à son courrier en jour +1; c'est normal. Dans le contrat de gestion que nous renégocions actuellement à cause du prix, la disparition du timbre Prior sera reprise: ce sera un engagement ferme de La Poste. Pour les entreprises, les marchés sont plus libres. S'il fallait respecter le jour +1, il faudrait demander davantage, ce qui entraînerait un problème pour d'autres entreprises.

06.03 Camille Dieu (PS): Monsieur le président, j'ai obtenu les réponses que j'avais demandées. J'espère simplement qu'on ne s'alignera pas sur le prix le plus élevé.

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

07 Vraag van de heer Carl Devlies aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de sponsoring van de wielerploeg Lotto-Domo" (nr. 1733)

07 Question de M. Carl Devlies au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le parrainage de l'équipe Lotto-Domo" (n° 1733)

07.01 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, eind vorig jaar hebt u een rapport besteld over de toekomst van het Belgische wielrennen en over de rol van de Nationale Loterij als wielersponsor. Dat rapport werd besteld bij de heer José De Cauwer en moet tevens de onderhandelingen vergemakkelijken die u zal voeren bij een eventuele hernieuwing van het sponsorcontract dat ten einde loopt eind 2004. Dat contract vertegenwoordigt een bedrag van ongeveer 3 miljoen euro.

U verklaarde vroeger reeds dat de Nationale Loterij haar sportsponsoring zou moeten verjongen en dat de wielerploeg Lotto-Domo voluit de kaart van de jeugd zou moeten trekken. Minister

Dit jaar is D+3 D+2 geworden en tegelijk met de prijsverhoging is ook de kwaliteit toegenomen.

Vanaf 2006 zal er een prijs moeten vastgelegd worden, maar als de prijs van de priorzegel wijzigt heeft dit invloed op de bedragen die de buitenlandse posterijen storten. De meerinkomsten komen voor een deel uit het buitenland. Men moet dus enige omzichtigheid aan de dag leggen.

Voor de ondernemingen gelden andere voorwaarden: ze stemmen hun tarieven af op de snelheid van uitvoering. De universele dienstverlening voor de ondernemingen verschilt van die voor de particulieren waar iedereen recht heeft op een verzending die na een dag aankomt.

De afschaffing van de priorzegel zal opgenomen worden in de beheersovereenkomst waarover thans opnieuw onderhandeld wordt. In het geval van de ondernemingen heeft de markt minder beperkingen.

06.03 Camille Dieu (PS): Ik hoop dat men niet de hoogste prijs als referentiepunt zal nemen.

07.01 Carl Devlies (CD&V): L'année dernière, le ministre a demandé un rapport sur le cyclisme en Belgique et le rôle de la Loterie nationale en sa qualité de parraineur. Le contrat de parrainage conclu avec Lotto-Domo expire le 31 décembre 2004. Le ministre a déjà déclaré que la loterie devait rajeunir son parrainage, ce qu'a approuvé le ministre flamand, M. Landuyt.

Landuyt, uw collega van de Vlaamse regering, is u daarin bijgetreden. Hij ondersteunt uw idee, wat niet verwonderlijk is, en is zelfs een stap verder gegaan. Hij heeft zelfs het idee gelanceerd van een fusie tussen de twee wielerploegen Lotto-Domo en Vlaanderen-T-Interim.

Vanaf 1 januari 2005 start de Internationale Wielervedstrijd met het nieuwe systeem van de Pro Tour, een competitie van dertig wedstrijden waarin twintig topploegen van deelname verzekerd zijn. De nadruk moet worden gelegd op de uitbouw van een topteam. Zoals men weet, zakte de ploeg van Lotto-Domo in 2003 echter terug tot de 21^{ste} plaats in de rangschikking. Daardoor is een wild card noodzakelijk voor deelname aan de Wereldbeker aangezien alleen de eerste 18 ploegen met de beste UCI-ranking daaraan kunnen deelnemen. Aan de Tour kunnen alleen de eerste 16 ploegen deelnemen en moeten we dus opnieuw hopen op een wild card.

De keuze moet worden gemaakt voor het behoud van een wielerploeg die echt kan meedraaien in de competitie. Als men toch nog een vaandeldrager wil behouden voor het wielrennen is het nodig dringend een beslissing te nemen. Men moet nu werk maken van de voorbereiding voor 2005 wanneer het nieuwe systeem in werking zal treden.

In ieder geval legt de keuze voor een topploeg geen hypotheek op de jeugdwerking. Op dit ogenblik heeft men een goede piramide met de Vlaamse Wielerschool, de beloftenploeg – die aansluit op de Vlaamse Wielerschool-, Vlaanderen T-Interim en Lotto-domo.

Mijn vragen zijn de volgende. Ten eerste, wanneer wordt er uitsluitend gegeven omtrent de sponsering van de wielerploeg door de Nationale Loterij? Ten tweede, vanuit welke optiek zal die sponsering gebeuren: het behoud en de verdere uitbouw van een topteam, of de keuze voor een jeugddopleiding, of een combinatie van beide?

07.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik had nooit verwacht dat er zoveel commotie zou ontstaan wanneer ik me daar eens over zou uitspreken. Het moet zijn dat we eens aan iets geschud hebben dat eens mocht door elkaar geschud worden. Uw vraag bewijst dat. U zegt wel dat we beschikken over een goede piramide, maar tegelijkertijd zegt u dat, ondanks aanzienlijke budgetten - Lotto-Domo is geen kleine ploeg-, ze niet in aanmerking komen voor de Ronde van Frankrijk en dat ze niet meer in de top zitten. Dat bewijst voor mij dat er op dit moment geen goede piramide is en dat men een beetje geteerd heeft op successen uit het verleden. Ik kan moeilijk anders dan dat vaststellen. Dat op zich was voor mij een reden om eens aan de boom te schudden. Dat is een eerste gegeven. Men is al twintig jaar bezig en iedereen gaat er van uit dat men er als het ware recht op geeft. Men wordt weinig kritisch ten opzichte van zichzelf. Het is goed dat dit eens doorbroken wordt.

Ik heb het rapport van de heer De Cauwer gekregen. We kunnen dit deze week niet bespreken, want ik denk dat de heer De Cauwer deze week niet in het land is. We gaan dat volgende week proberen te bespreken. Op basis van dit gesprek wil ik een duidelijke nota hebben over de sportieve resultaten waardoor de Lotto wil investeren in de wielersport. Dat moet netjes op papier gezet worden. Hierbij moeten topprestaties en jongerenwerking inderdaad verzoenbaar zijn. Toen ik zei dat we meer naar jongeren moeten kijken, had men het meteen

Si Lotto-Domo veut entrer en ligne de compte pour le prochain Pro Tour, il importe de constituer une équipe de haut niveau. L'équipe a chuté en 2003 à la 21^e place du classement mondial et devra obtenir une wild card pour pouvoir participer au Tour de France et aux compétitions de la coupe du monde. Opter pour une équipe de haut niveau ne doit pas hypothéquer l'encadrement des jeunes. Il existe actuellement une bonne pyramide composée de la "Vlaamse Wielerschool", de l'équipe d'espoirs, de Vlaanderen-T-Interim et de Lotto-Domo.

Quand y aura-t-il une réponse concernant le parrainage de l'équipe cycliste? Dans quelle optique se déroulera ce parrainage celle du maintien d'une équipe de haut niveau ou celle de l'encadrement des jeunes?

07.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: L'effervescence suscitée par mes propos m'a surpris. M. Devlies estime que chez Lotto-Domo, il y a une bonne pyramide. Pourtant, cette équipe ne peut plus prendre part au Tour de France bien qu'elle dispose de budgets considérables.

J'en conclus qu'en fait, cette équipe n'est pas dotée d'une bonne pyramide et qu'elle se fonde sur ses lauriers passés. J'aurai la semaine prochaine un entretien avec M. De Cauwer à ce propos. Je veux savoir quels résultats sportifs qui incitent le Lotto à investir encore dans le cyclisme. Le développement d'une équipe de premier plan doit être concilié avec la préparation des jeunes. J'aimerais savoir également quel avantage

over een topteam. Ik heb dat altijd anders begrepen. Ik denk dat ook relatief jonge renners perfect topprestaties kunnen leveren.

Wat wil men sportief bereiken? We zullen een eind ver geraken met de nota van de heer De Cauwer. Wat wil Lotto daar commercieel bereiken? Dat moet ook wel eens gezegd worden. Ook daar vind ik dat er heel veel belang moet worden gehecht aan het contact met de bevolking, zelfs met jonge sporters. Op dit moment is het toch zo – ik mag dat stellen – dat de return is: visibiliteit, maar dat er voor zover ik weet nog nooit iemand die speelt op de Lotto is uitgenodigd op een wedstrijd dankzij zo'n fiche. Ik neem dat voorbeeld. Ik vind dat niet helemaal normaal. Als men sponsort moet men ook op een of andere manier aan zijn klant denken.

Ik vind dat sowieso van heel veel sponsoring. Ik heb dezelfde bemerking gemaakt bij de Memorial Ivo Van Damme. Ik heb gezien dat de overheidsbedrijven daaraan zeer loyaal meewerken en dat is zeer goed. De CEO of afgevaardigd bestuurder van dat bedrijf gaat daar dan een prijs uitreiken. De gebruikende klant van dat bedrijf is daarmee niet veel gebaat. Er is één uitzondering. Een van de sponsors heeft duizend mensen naar de Memorial gebracht zodat ze ook eens de Memorial Van Damme konden zien.

Wat is nu de return? Ik bedoel dat niet in commerciële termen, zoals hoe men zich kan tonen, maar wat hebben de gewone mensen die met de Lotto spelen daaraan. Op een of andere manier is daarmee toch iets te doen.

Die twee nota's moeten klaar zijn en dat geldt ook voor de procedure volgens welke er moet gewerkt worden. Ik zou graag hebben dat dit in maart op de raad van bestuur van Lotto komt. Ik wil benadrukken dat dit ook de eerste keer zal zijn dat Lotto in maart van jaar X reeds begint met het nemen van beslissingen voor jaar X+1. Dat is nog nooit gebeurd. Dat gaat daardoor zelfs iets vroeger zijn. Daarna gaat men de onderhandelingen moeten voeren die moeten gebeuren. We zijn netjes op tijd, maar het is toch heel vroeg. Ik denk dat de vorige sponsoring ergens in september beslist werd. We liggen dus nog absoluut op schema. Iedereen zal natuurlijk een klein beetje in eigen boezem moeten kijken. Dat is zeer goed om de resultaten te verbeteren.

07.03 Carl Devlies (CD&V): Mijnheer de minister, u hebt ons niet verteld wat de inhoud is van het rapport van de heer De Cauwer. Dat is misschien nog geheim. Ik veronderstel dat het wel een positief rapport zal zijn.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik heb nooit gezegd dat we niet zouden investeren in die wielerploeg. Dat heeft nooit ter discussie gestaan. Ik heb gevraagd hoe we zouden investeren. Ik heb hier nog niets naar voren gebracht omdat de heer De Cauwer er deze week niet is. We hebben besloten dat pas volgende week samen te bespreken en daarom heb ik deze week nog niets gezegd aan de media over de inhoud van dat rapport. Het is gewoon een kwestie van fair play ten opzichte van de heer De Cauwer die niet aanwezig is.

07.05 Carl Devlies (CD&V): Ik kan dus concluderen dat u het wel belangrijk vindt dat die topwielerploeg wordt voortgezet op

commercial le Lotto tire de la participation à des compétitions cyclistes. Je trouve qu'en tant que sponsor, le Lotto doit prêter davantage attention aux contacts avec le public.

Par exemple, un client du Lotto n'a jamais été invité à une manifestation sportive. Je veux disposer d'une note sur cet ensemble d'éléments au mois de mars. Ce sera la première fois qu'une décision portant sur le parrainage de l'année suivante sera prise dès le mois de mars.

07.03 Carl Devlies (CD&V): Le ministre ne souhaite donc pas encore s'exprimer à propos du rapport de M. De Cauwer.

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: En tout état de cause, je n'ai jamais déclaré que Lotto ne consentirait plus jamais d'investissements dans le cyclisme. M. De Cauwer est absent cette semaine. C'est la raison pour laquelle je préfère encore attendre un peu.

voorwaarde dat een aantal condities worden gerespecteerd. U zegt dat de formele beslissing in maart wordt genomen. Dat is ruimschoots vóór de start van het seizoen 2005 en zodoende kan men zich voldoende voorbereiden.

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

08 Question de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les conditions d'utilisation des formules pass de la SNCB" (n° 1767)

08 Vraag van de heer Joseph Arens aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voorwaarden inzake het gebruik van de pass-formules van de NMBS" (nr. 1767)

08.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, les formules pass de la SNCB ne peuvent être utilisées en semaine qu'à partir de 09.01 heures. Cette restriction d'horaire n'est cependant plus d'application au départ de certaines gares, pour le produit spécifique du Go Pass, et ce depuis 2003. Il doit pour cela s'agir de gares situées au-delà d'un rayon de plus de 130 kilomètres au départ de Bruxelles et sur des lignes extrêmes du réseau.

Dans ce contexte, je souhaiterais vous poser quelques questions relatives au champ d'application et aux conditions d'utilisation de cette mesure.

1. Ces modalités et horaires ne valent que pour le Go Pass. Pourquoi n'ont-elles pas été d'office étendues aux autres formules de pass de la SNCB? Qu'est ce qui a justifié une telle différence de régime, sachant que pour le moment, un Belge est encore un Belge, qu'il soit du sud Luxembourg, du nord, du centre ou d'ailleurs?

2. Pourquoi la SNCB a-t-elle opté, en matière de Go Pass, pour les deux conditions cumulatives citées en début d'exposé, alors que leur combinaison peut aboutir à des situations tout à fait discriminatoires pour les jeunes d'une même région? En effet, pourquoi serait-il possible à un jeune de Paliseul d'utiliser son Go Pass à n'importe quelle heure pour gagner Bruxelles, alors que cette liberté est tout simplement refusée à un jeune prenant le train, dans les mêmes conditions, à Hamoir ou à Barvaux? Cette situation est d'autant plus aberrante que le trajet les séparant tous deux de Bruxelles est sensiblement identique, en temps et en kilomètres.

Dans ce contexte et au moment où la SNCB fait un effort pour simplifier sa politique tarifaire, ne faudrait-il pas tout simplement lever toute restriction d'horaire pour les pass?

Votre prédécesseur s'était engagé à défendre ce point de vue lors des discussions relatives au plan d'entreprise et au contrat de gestion. Est-ce un point que vous défendez également?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, la suppression partielle des restrictions horaires d'utilisation ne vaut pas pour les pass mais bien pour le Go Pass.

Monsieur Arens, vous dites que les formules pass de la SNCB ne peuvent être utilisées en semaine qu'à partir de 09.01 heures. En fait, c'est le Go Pass qui ne peut être utilisé en semaine qu'à partir de

08.01 Joseph Arens (cdH): Op weekdagen kunnen de pass-formules van de NMBS pas vanaf 9.01 uur gebruikt worden. Deze beperking geldt niet meer als men in een station vertrekt dat op meer dan 130 km van Brussel ligt. Dit leidt in bepaalde gevallen tot discriminaties.

Zou de NMBS in het kader van haar streven naar eenvoudige tarieven er niet beter aan doen de passen de ganse dag te laten gebruiken?

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: De beperkingen in verband met het tijdstip en de afschaffing ervan gelden slechts voor de Go Pass. Rekening houdend met de eindeloze controverses daaromtrent besliste

09.01 heures. Les formules Multi Pass et Rail Pass peuvent être utilisées avant.

La SNCB n'a pas étendu cette suppression partielle aux autres pass car elle a voulu en limiter la portée dans un premier temps. Ce choix avait été fait par Mme Durant sous la législature précédente.

A la fin de l'année 2002, mon prédécesseur à l'époque, Mme Durant, avait demandé à la SNCB d'aménager les conditions d'utilisation du Go Pass, les considérant comme particulièrement pénalisantes pour les utilisateurs potentiels habitant ou travaillant dans les régions les plus périphériques de notre pays; je pense notamment à la région où je suis né, située entre Ypres et Furnes, région la plus périphérique de notre pays, bien entendu!

Etant donné que ce genre de dérogation est de nature à créer des controverses sans fin si ces critères d'attribution ne sont pas clairement définis, facilement vérifiables et applicables sur le terrain, le conseil d'administration de la SNCB a opté, le 20 décembre 2002, pour l'application de deux critères simples et cumulatifs. Le premier d'entre eux est le suivant: la gare de départ doit être située à une distance de plus de 130 kilomètres par rapport à la zone tarifaire de Bruxelles.

08.03 Joseph Arens (cdH): A vol d'oiseau?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je n'ai jamais vu un train voler, mais on ne sait jamais!

Je trouve qu'il y a un critère assez remarquable: la gare de départ doit être située en fin de ligne. A partir de la dernière gare, la distance compte. Cinq kilomètres plus loin, cela ne compte plus! C'est la décision qui a été prise. En outre, cette offre est valable avant 9 heures.

Pourquoi a-t-on limité le Go Pass? En raison de problèmes de capacité. Un processus de simplification est en cours pour le moment. Nous étudions actuellement toute la politique et la stratégie à suivre vis-à-vis des voyageurs.

Je me prononce en principe pour la levée de toute restriction d'horaires. Mais je veux éviter d'influencer négativement l'occupation des trains aux heures de pointe. C'est un des grands problèmes auxquels nous sommes confrontés. Nous disposons d'un certain nombre de places. Je ne souhaite pas que les passagers soient obligés de rester debout. Nous tentons de faire voyager un peu plus tard les voyageurs détenteurs d'un Go Pass.

C'est de la redistribution de passagers, sachant bien que le Go Pass, en principe, n'est pas destiné aux écoliers, qui utilisent un abonnement spécifique et n'est pas non plus destiné au trajet domicile-travail, car il existe pour cela des tarifs spécifiques. Le Go Pass est en théorie destiné à des utilisateurs qui n'empruntent pas régulièrement le train.

Les étudiants peuvent souscrire à des abonnements, mais je sais bien que mon fils utilise toujours son Go Pass car il dit que c'est moins cher qu'un abonnement, notamment parce qu'il n'avait pas

de raad van bestuur van de NMBS op 20 december 2002 twee eenvoudige en cumulatieve criteria toe te passen. Het station van vertrek moet meer dan 130 kilometer van de tariefzone van Brussel verwijderd zijn.

08.04 Minister Johan Vande Lanotte: Om tot een herverdeling van de reizigers te komen, werd het gebruik van de Go Pass ingevolge capaciteitsproblemen beperkt.

Nu moeten we ons opnieuw over de capaciteitsuitbreiding van de pass-formules buigen. Ik weet niet waarop het criterium volgens hetwelk het vertrekstation zich aan het einde van de spoorlijn moet bevinden gebaseerd is. Dat is mij pas vandaag opgevallen en ik zal daarover inlichtingen inwinnen.

cours tous les jours. C'est maintenant de nouveau le cas, et je vais lui renouveler cette fois son abonnement scolaire. Il faudrait faire des comparaisons, mais c'est possible.

Pour de longues distances, il faut là aussi éviter qu'il y ait injustice, en ce sens que si on utilise un Go Pass longue distance au lieu d'un abonnement scolaire, ça veut dire qu'on paye tout de même beaucoup moins. Les gens qui sont plus près sont désavantagés. Si quelqu'un paye son abonnement pour aller d'Ostende à Gand et si quelqu'un d'autre qui va plus loin ne paye que le Go Pass, ce dernier bénéficie d'un avantage assez important.

De toute façon, on doit maintenant travailler sur l'extension des capacités des pass. La seule chose qui m'étonne un peu, c'est que la gare de départ doit être située en fin de ligne. Je ne sais pas d'où ça vient, je le remarque aujourd'hui. Je vais demander d'où vient ce critère.

08.05 Joseph Arens (cdH): Merci, monsieur le ministre, pour cette réponse. Vous avez très bien compris le sens de ma question.

Mais s'agit-il de la distance à vol d'oiseau? Car si je prends Durbuy - Bruxelles, à vol d'oiseau cela fait 130 kilomètres, mais par le train, je pense qu'il y a plus.

Je demande de vérifier plusieurs choses et je vous fais vraiment confiance pour qu'on puisse aller de l'avant. Ces Go Pass sont énormément utilisés par les jeunes qui font des études supérieures et qui doivent quitter les régions éloignées. Ils n'ont pas de possibilité d'abonnement et ils utilisent le Go Pass. C'est un élément important pour moi.

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

09 Interpellation de M. Joseph Arens au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la demande de complément d'informations faite à la Belgique par la Commission européenne dans le cadre du dossier ABX" (n° 249)

09 Interpellatie van de heer Joseph Arens tot de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de aanvullende inlichtingen die de Europese Commissie aan België heeft gevraagd in het raam van het ABX-dossier" (nr. 249)

09.01 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je crois ne pas être seul pour cette interpellation.

Le **président**: Si, mais nous n'allons pas vous abandonner, rassurez-vous!

09.02 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, monsieur le ministre, dans le Journal Officiel du 14 janvier 2004, la Commission européenne a enjoint la Belgique de lui fournir, dans un délai d'un mois, tous les documents, toutes les informations et toutes les données nécessaires à la clarification des questions et doutes, particulièrement nombreux, soulevés par l'analyse du dossier ABX et ce, afin de pouvoir apprécier avec plus de précision, la compatibilité des aides en regard des dispositions du Traité. Sans ce complément d'information, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose. Or, les éléments actuels de l'analyse faite par la Commission confirmeraient, sans hésitation, la thèse d'une aide

08.05 Joseph Arens (cdH): Ik vertrouw erop dat u dit dossier vooruit zal helpen. Heel veel jongeren die hogere studies volgen en die uit veraf gelegen streken komen, gebruiken de Go Pass.

09.02 Joseph Arens (cdH): In het Publicatieblad van 14 januari 2004 heeft de Europese Commissie België gelast haar binnen de maand nadere informatie te verstrekken over het dossier ABX. Op grond van de analyse van de thans beschikbare informatie kan men niet anders dan tot het besluit komen dat er sprake is van overheidssteun.

d'Etat.

Dans son avis, la Commission exprime très clairement que, contrairement à ce qu'indiquent les autorités belges, il existe un faisceau d'indices significatifs indiquant que toutes les ressources mises à la disposition d'ABX par la SNCB apparaissent comme directement ou indirectement imputables à l'Etat, au sens de l'article 87, §1^{er} du Traité.

Plus spécifiquement, des doutes très précis sont exprimés qui concernent l'accession à l'aide à la restructuration: ABX Logistics Group NV est aidé alors que ce groupe n'est composé que d'entreprises viables. Certaines entités d'ABX, comme ABX Irlande, reçoivent des aides alors qu'elles ne font pas l'objet de la restructuration. Les entités ABX en Allemagne, en France et aux Pays-bas sont exceptionnellement aidées alors qu'il n'apparaît pas avec clarté pourquoi le groupe économique ABX ne pourrait pas soutenir davantage le processus de restructuration de ces entités.

Il y a des doutes quant au retour à la viabilité durable de l'ensemble du groupe ABX Logistics et à la viabilité durable indépendante, en particulier d'ABX Allemagne, France et Pays-Bas dans les délais et avec les moyens prévus.

De manière générale, la Commission constate une incongruité qu'elle n'est toujours pas en mesure d'expliquer entre les besoins de financements à long terme et les moyens, partiellement à court terme, mis à disposition pour le financement. Pour la Commission, les fonds à court terme – soit les crédits-relais – seraient surdimensionnés de 40 millions d'euros. Plus précisément, la Commission insiste sur le fait que la vente d'actifs, prévue pour un montant de 66,8 millions d'euros, est une opération de "sale and lease back" pour la quasi-totalité de ce montant, soit 64 millions d'euros, ce qui signifie que ces ventes vont générer de futurs loyers à payer.

Dans ce contexte, il n'apparaît donc pas suffisamment dans quelle mesure ces loyers vont peser sur les coûts d'ABX à moyen terme, et freiner ainsi à terme le retour à la viabilité. Cela, sans parler de la situation d'ABX Allemagne et de ABX France car, si leur viabilité respective n'est pas assurée lors de leur réintégration dans le holding, elles risquent de mettre en péril toute la viabilité du groupe. En effet, à elles seules, elles concernent plus de 50% des ventes effectuées par le groupe en Europe.

Il y a aussi des doutes quant à la distorsion de concurrence. À cet égard, la Commission pointe tout d'abord le potentiel "manque de contributions propres" du groupe ABX en contrepartie des aides. Plus précisément, la Commission reste sceptique, non seulement par rapport à la capacité de la SNCB d'acheter trois filiales d'ABX, mais aussi par rapport à la nature même de l'opération. Aux yeux de la Commission, elle semble constituer une transaction au sein du groupe SNCB, générant un surcoût pour l'entreprise ferroviaire, eu égard à la valeur actuelle de cette participation dans les comptes du groupe ABX. J'aimerais entendre l'analyse du ministre sur cette question.

Des doutes encore quant au respect du principe de proportionnalité. C'est notamment, comme je l'ai rappelé plus haut, l'oubli par l'autorité

Er worden vraagtekens geplaatst bij de manier waarop de economische groep ABX toegang verkreeg tot de herstructureringssteun. Nergens wordt duidelijk waarom ze de herstructurering van haar filialen niet meer kan ondersteunen.

De Commissie stelt vast dat er een onevenwicht is tussen de financieringsbehoeften op lange termijn en de financieringsmiddelen die op korte termijn ter beschikking worden gesteld: de overbruggingskredieten zouden met 40 miljoen zijn overschat. De voor een bedrag van 66,8 miljoen euro geplande verkoop van activa is een "sale and lease back"-operatie voor een bedrag van 64 miljoen euro: die verkoop zal tot gevolg hebben dat in de toekomst huur zal moeten worden betaald, waardoor het langer kan duren voordat het bedrijf opnieuw gezond wordt. Als de levensvatbaarheid van ABX Duitsland en ABX Frankrijk niet wordt gegarandeerd als zij opnieuw in de holding worden opgenomen, dreigt het voortbestaan van de hele groep in het gedrang te komen.

Er is ook twijfel in verband met de concurrentievervalsing. De Commissie blijft sceptisch, niet enkel wat betreft het vermogen van de NMBS om drie ABX-filialen aan te kopen, maar ook over de aard zelf van de operatie. Hoe schat de minister die kwestie in?

Er bestaan ook zeer ernstige twijfels over de verenigbaarheid met de overeenkomst inzake de middelen die voor de financiering van ABX kunnen worden uitgetrokken.

Ten slotte is het de Commissie niet duidelijk of de fondsen moeten worden beschouwd als zijnde ten laste van de schuld van de NMBS, of zij uit eventuele kruissubsidies afkomstig zijn, of, zoals de

belge d'expliquer dans quelle mesure les entités viables d'ABX ne pourraient pas contribuer utilement à la réduction du besoin en financement de la restructuration.

C'est aussi et surtout le montant même du crédit-relais qui, pour une opération à court terme, serait - du point de vue de la Commission - surdimensionné d'au moins 40 millions d'euros.

Il y a aussi des doutes très sérieux quant à la compatibilité avec le traité des moyens utilisés pour le financement dans ABX. Et la Commission de pointer clairement l'injection de plus de 155 millions d'euros par la SNCB pour l'acquisition du futur ABX Allemagne, France et Pays-Bas, la conversion de dettes en capital de la SNCB en faveur des entités ABX qui ne doivent pas être restructurées, les différentes et nébuleuses garanties accordées, soit par la SNCB, soit par l'Etat en faveur d'ABX qui ne sont pas compatibles avec le principe de l'investisseur en économie de marché, étant donné que, sans l'influence directe ou indirecte de l'Etat, celui-ci pourrait en effet avoir accordé des garanties à hauteur de 347 millions d'euros. La SNCB n'aurait pas pu financer ces opérations.

En point final, la Commission exprime encore des doutes particulièrement sévères quant à l'origine des fonds. La Commission n'est pas en mesure de clarifier si les fonds ont été obtenus à charge de la dette de la SNCB, s'ils proviennent d'éventuelles subventions croisées ou, comme le prétend le gouvernement, de ressources générales, auquel cas j'aimerais que le ministre m'explique ce qu'il entend par ressources générales.

Ce tableau est pour le moins accablant pour la Belgique et, en tant que ministre responsable, vous étiez tenu d'y répondre dans un délai d'un mois. Ce terme étant dépassé, je souhaiterais logiquement savoir de quelle manière vous y avez donné réponse point par point.

Voilà, monsieur le président, monsieur le ministre, mes différentes questions qui sont réellement très inquiétantes, non seulement pour l'avenir du groupe ABX mais aussi pour l'avenir de la SNCB d'une façon générale. En effet, à l'examen de tous ces chiffres et de cette évolution, de ce manque de contrôle de la situation par le gouvernement, je crains énormément pour l'avenir de la SNCB elle-même et pour tout ce qui pourrait arriver. Nous avons vécu le dossier Sabena. J'espère que le gouvernement mettra tout en œuvre au plus vite et qu'il n'essaiera pas de s'en sortir en nous faisant croire que tout va bien dans le meilleur des mondes. Nous disposons des chiffres et du rapport de la Commission, nous savons ce qu'il en est. Il s'agit d'éviter un drame économique et social à la SNCB.

09.03 Johan Vande Lanotte, ministre: Le dossier d'ABX est très difficile. La décision d'acheter plusieurs entreprises était à mon avis une bonne décision. Peut-être aurait-il fallu que ce soit La Poste qui les achète et pas la SNCB. Mais je constate par ailleurs que la Deutsche Bahn n'a pas fait autre chose.

Je ne pense pas que nos acquisitions ont été gérées d'une manière telle que passé un certain délai, ces entités devenaient rentables. On a toujours acheté des entreprises qui traversaient des problèmes, ce qui est une option défendable étant donné que cela coûte moins cher. Mais la restructuration de nos acquisitions s'est laissée attendre. Les

regering beweert, of zij uit de algemene inkomsten werden geput. In het laatste geval zou ik graag van de minister vernemen wat hij onder algemene inkomsten verstaat.

Bij het bestuderen van al deze cijfers en ontwikkelingen, bij de vaststelling dat de regering geen greep op de toestand heeft, vrees ik het ergste voor de toekomst van de NMBS, die in een economisch en sociaal drama verzeild dreigt te raken.

09.03 Minister Johan Vande Lanotte: De aankoop van meerdere ondernemingen die in moeilijkheden verkeerden en dus goedkoper waren, was volgens mij nog niet zo'n slechte beslissing. Maar de herstructurering liep vertraging op. De vooruitzichten waren steeds gunstiger dan de resultaten die van jaar tot jaar daalden.

prévisions des résultats ont toujours été meilleures que les résultats et ceux-ci ont diminué chaque année.

Je suis responsable du dossier ABX depuis le mois de juin. Pendant ces six mois, j'ai essayé de suivre le dossier de près. Entre-temps, nous avons créé une nouvelle entreprise: ABX Worldwide, qui intègre à présent les 120 entreprises que comptait ABX. Le fait qu'elles n'avaient jamais été unifiées est tout de même un signe très clair que certaines choses au niveau de la gestion avaient été oubliées.

Toutes les entreprises n'en forment plus qu'une sauf ABX France qui reste en restructuration. Elle sera intégrée quand nous serons arrivés un peu plus loin. Les prévisions de la situation en 2003 pour laquelle on a toujours essayé de limiter les pertes à 80 millions d'euros seront vraisemblablement vérifiées. On peut dire qu'en 2004, les pertes seront probablement bien inférieures. On n'atteindra sans doute pas un rendement positif en 2004 mais on n'en sera pas tellement loin.

Nous disposons de prévisions. J'ai encore vu M. Levaux au mois de juin. A chaque rencontre, il m'a donné ses prévisions et je ne peux que confirmer que, jusqu'à présent, il a toujours tenu ses engagements.

Il y a eu l'approbation d'un emprunt au mois de janvier. Comme on voulait modifier certains éléments, la Commission a ouvert une enquête pour savoir ce qui se passait. Je considère que l'ouverture de cette enquête a été un signal de la Commission, indiquant qu'elle voulait recevoir du gouvernement et de la SNCB la certitude qu'on s'orientait vers le système d'une entreprise concurrentielle - le transport appartient à un marché très concurrentiel - et que des restructurations allaient se faire pour arriver à une situation normale.

Le rapport que vous avez étudié et qui a été publié concerne le mois de juin. Il y a des discussions entre ABX et la Commission mais nous trouvons que c'est un peu tard pour réagir. La Commission dit qu'ABX n'a pas donné les informations suffisamment tôt. Je n'interviens pas. Nous avons écrit pour leur en demander la publication le plus rapidement possible. Dans toute la restructuration, il est bien clair que, pour prendre attitude, la Commission a besoin de certitudes.

Nous avons l'impression, d'après toutes nos discussions depuis le mois de juin jusqu'à aujourd'hui, que beaucoup de difficultés ont trouvé une solution. La publication de la note au mois de juin doit être faite. Que la note de juin continue à être publiée en décembre, nous n'y pouvons rien. C'était pour informer tous les concurrents, avant que la Commission prenne une décision, qu'un examen était en cours et qu'ils pouvaient réagir. Nous espérons que la Commission pourra décider avant le mois de juin. Malheureusement, la Commission sera démissionnaire au moment des élections européennes. C'est dommage, à quelques mois près, mais nous espérons quand même avoir un résultat avant les grandes vacances.

De toute façon, je peux dire que nous sommes en train de poursuivre cette restructuration. ABX est une société de transport routier. Il n'est pas mauvais pour la SNCB que dans la logistique, dans son core business, il y ait des liens avec la logistique du transport routier. Cependant, ce n'est pas son objectif principal, bien entendu. Cela veut dire que le lien de la SNCB avec ABX peut être beaucoup moins

Sinds ik verantwoordelijk ben voor dit dossier hebben we ABX Worldwide opgericht waarin de 120 ondernemingen van ABX werden opgenomen, met uitzondering van ABX France dat nog geherstructureerd wordt.

De prognoses voor 2003 - men heeft steeds gepoogd de verliezen voor dat jaar tot 80 miljoen euro te beperken - zullen waarschijnlijk worden bewaarheid. Men zal in 2004 ongetwijfeld geen positieve balans kunnen voorleggen, maar het zal niet veel schelen.

In januari werd een onderzoek geopend. Dat wees erop dat de Commissie zekerheid wou krijgen over het feit dat we evolueren naar een bedrijf in een concurrentiepositie en dat de nodige herstructureringen zouden worden doorgevoerd om de toestand te normaliseren.

Het verslag dat u bestudeerde en dat werd gepubliceerd, betreft de maand juni. Sindsdien werden daar heel wat besprekingen aan gewijd en we hebben de indruk dat voor vele problemen een oplossing werd gevonden.

Spijtig genoeg is de Commissie naar aanleiding van de Europese verkiezingen ontslagnemend. Dat valt te betreuren, maar we hopen toch voor de grote vakantie resultaten te zien.

De herstructurering wordt intussen voortgezet. De band tussen de NMBS en ABX, een bedrijf voor wegvervoer, kan veel losser. De NMBS mag niet langer betalen voor ABX. Die beslissing wil ik doen naleven.

Als ik de ontwikkelingen van de laatste zes maanden bekijk, denk ik dat wij, behoudens een diepe economische crisis in Europa, ertoe in staat zouden moeten zijn ABX op één jaar tijd rendabel te maken en de dreiging voor de

fort. Il est également bien clair que la SNCB ne peut plus payer pour ABX. C'est une décision qui a été prise et que je veux faire respecter.

Je suis certain qu'à la direction de la SNCB - M. Levaux d'ABX, M. Vinck de la SNCB - chacun est conscient qu'il faut se limiter à ce qui a été décidé, sans nouveaux moyens.

Je vous fais remarquer que ce que nous avons décidé au mois de juin et au mois de janvier ne prévoit pas des moyens supplémentaires mais une autre distribution des moyens; 2004 devrait être l'année où nous allons rendre ABX rentable, dans un marché concurrentiel, et où la SNCB n'injectera plus d'argent.

Vous avez évidemment le droit de ne pas me croire. Pourquoi me croiriez-vous? Il n'y a pas de raison! Ne me croyez donc pas pour l'instant, mais je pense que je serai en mesure de vous dire, quand vous m'interrogerez dans un an, qu'ABX est une entreprise rentable qui ne dépend plus des moyens de la SNCB et que je vous l'avais dit le 18 février 2004!

Quand je vois l'évolution des six derniers mois, je pense que nous devrions être en mesure dans un an, sauf accident économique majeur en Europe, d'assurer la rentabilité d'ABX et de garantir qu'il ne sera plus une menace pour la SNCB, comme actuellement.

09.04 Joseph Arens (cdH): Monsieur le président, je remercie le ministre pour ces différents éléments de réponse.

D'abord, le rapport de la Commission auquel vous avez dû répondre, monsieur le ministre, est aussi un signal fort pour le gouvernement, indiquant qu'ABX s'en sort grâce aux aides gouvernementales via la SNCB.

Ensuite, je suis beaucoup moins optimiste quant à l'avenir d'ABX. Si vous estimez que cette société sera d'ici peu en situation de profit, d'après certaines projections chiffrées que j'ai pu obtenir, le groupe encourt un déficit évalué actuellement encore entre 60 et 80 millions d'euros. Je pense qu'il faut étudier sérieusement cette situation.

09.05 Johan Vande Lanotte, ministre: Ce sont des chiffres de juin. Les prévisions pour 2004 qui ont été données, sur une base réelle, à la Commission ne correspondent certainement plus à vos chiffres et sont basées sur les résultats des derniers mois de 2003.

09.06 Joseph Arens (cdH): C'est là que, selon mes informations, il existe encore des divergences de vue aujourd'hui. Je sais que quand on gère, quand on gouverne, il est des éléments qu'on ne peut mettre sur la place publique pour ne pas trop inquiéter les citoyennes et les citoyens. Mais pour moi, la situation reste très préoccupante.

Je demande vraiment au gouvernement de prendre cette situation au sérieux et de tout mettre en œuvre pour que la SNCB ne vive pas le même drame que celui qu'a connu la Sabena. Avec les chiffres que nous connaissons, avec l'évolution qui risque de se produire dans les mois et les années à venir, nous nous dirigeons vers ce risque-là! Je ne voudrais pas que les travailleurs soient à nouveau ceux qui

NMBS, zoals wij die vandaag de dag kennen, weg te werken.

09.04 Joseph Arens (cdH): Het verslag van de Commissie waarop u hebt moeten antwoorden, is ook een duidelijk signaal aan de regering dat ABX alleen overleeft dankzij de regeringssteun die het bedrijf via de NMBS ontvangt.

De toekomst van ABX zie ik heel wat minder rooskleurig in; de groep zal een tekort optekenen dat op 60 tot 80 miljoen euro wordt geschat.

09.05 Minister Johan Vande Lanotte: De voorspellingen voor 2004 stemmen geenszins meer overeen met uw cijfers en zijn op de laatste maanden van 2003 gebaseerd.

09.06 Joseph Arens (cdH): Op dat punt lopen de standpunten, volgens de informatie waarover ik beschik, nog uiteen.

Ik vraag de regering met aandrang alles in het werk te stellen om ervoor te zorgen dat de NMBS niet hetzelfde lot zou ondergaan als Sabena.

paieront les pots cassés d'une mauvaise gestion dont les responsables seront notamment les gouvernements successifs.

Motions

Moties

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

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

Une motion de recommandation a été déposée par M. Joseph Arens et est libellée comme suit:

“La Chambre,

ayant entendu l'interpellation de M. Joseph Arens

et la réponse du vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques,

demande au gouvernement

de prendre au sérieux la situation d'ABX et de tout mettre en œuvre pour éviter d'entraîner la SNCB dans la même voie que la Sabena.”

Een motie van aanbeveling werd ingediend door de heer Joseph Arens en luidt als volgt:

“De Kamer,

gehoord de interpellatie van de heer Joseph Arens

en het antwoord van de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven,

vraagt de regering

dat zij de ernst van de situatie van ABX zou inzien en alles in het werk zou stellen om te voorkomen dat het met de NMBS dezelfde weg zou opgaan als met Sabena.”

Une motion pure et simple a été déposée par Mme Camille Dieu et par MM. Philippe De Coene et Eric Massin.

Een eenvoudige motie werd ingediend door mevrouw Camille Dieu en door de heren Philippe De Coene en Eric Massin.

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

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

La réunion publique de commission est levée à 16.53 heures.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.53 uur.