



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

BEKNOPT VERSLAG

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

mercredi

woensdag

18-02-2004

18-02-2004

Après-midi

Namiddag

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

23/02/2004, à 16 heures.

au Service de Traduction du CRA-BV

Fax: 02 549 82 33

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

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

23/02/2004, om 16 uur.

aan de dienst Vertaling BV-CRA

Fax: 02 549 82 33

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

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

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

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

<i>Abréviations dans la numérotation des publications :</i>		<i>Afkortingen bij de nummering van de publicaties :</i>	
<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Document parlementaire de la 51e législature, suivi du n° de base et du n° consécutif</i>	<i>DOC 51 0000/000</i>	<i>Parlementair document van de 51e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer</i>
<i>QRVA</i>	<i>Questions et Réponses écrites</i>	<i>QRVA</i>	<i>Schriftelijke Vragen en Antwoorden</i>
<i>CRIV</i>	<i>version provisoire du Compte Rendu Intégral (couverture verte)</i>	<i>CRIV</i>	<i>voorlopige versie van het Integraal Verslag (groene kaft)</i>
<i>CRABV</i>	<i>Compte Rendu Analytique (couverture bleue)</i>	<i>CRABV</i>	<i>Beknopt Verslag (blauwe kaft)</i>
<i>CRIV</i>	<i>Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral définitif et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)</i>	<i>CRIV</i>	<i>Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)</i>
	<i>(PLEN: couverture blanche; COM: couverture saumon)</i>		<i>(PLEN: witte kaft; COM: zalmkleurige kaft)</i>
<i>PLEN</i>	<i>séance plénière</i>	<i>PLEN</i>	<i>plenum</i>
<i>COM</i>	<i>réunion de commission</i>	<i>COM</i>	<i>commissievergadering</i>

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

SOMMAIRE

INHOUD

Interpellation et questions jointes de	1	Samengevoegde interpellatie en vragen van	1
- 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)	1	- 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)	1
- 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)	1	- 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)	1
- M. Willy Cortois au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le système Georoute à la Poste" (n° 1773) <i>Orateurs: Bert Schoofs, Hilde Claes, Willy Cortois, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	1	- de heer Willy Cortois aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het georoutesysteem bij de Post" (nr. 1773) <i>Spreekers: Bert Schoofs, Hilde Claes, Willy Cortois, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	1
<i>Motions</i>	6	<i>Moties</i>	6
Interpellation et question jointes de:	7	Samengevoegde interpellatie en vraag van	7
- 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)	7	- 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)	7
- M. Jan Mortelmans au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le plan de réduction de nuisances sonores de la SNCB dans le cadre des travaux au Ring d'Anvers" (n° 1775) <i>Orateurs: Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques, <i>Jan Mortelmans</i>	7	- de heer Jan Mortelmans aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het minder-hinderplan van de NMBS in het kader van de werken aan de ring van Antwerpen" (nr. 1775) <i>Spreekers: Jos Ansoms, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven, <i>Jan Mortelmans</i>	7
Questions jointes de	10	Samengevoegde vragen van	10
- 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)	10	- 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)	10
- M. Pierre Lano au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la liaison ferroviaire avec Lille" (n° 1786) <i>Orateurs: Philippe De Coene, Pierre Lano, Johan Vande Lanotte</i> , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques	11	- de heer Pierre Lano aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de treinverbinding met Rijsel" (nr. 1786) <i>Spreekers: Philippe De Coene, Pierre Lano, Johan Vande Lanotte</i> , vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven	11

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)	12	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)	12
<i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte , vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques		<i>Sprekers:</i> 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)	13	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)	13
<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)	14	Vraag van mevrouw Camille Dieu aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de prijs van postzegels" (nr. 1705)	14
<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)	16	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)	16
<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)	17	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)	17
<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)	18	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)	18
<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>	20	<i>Moties</i>	20

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

du

MERCREDI 18 FÉVRIER 2004

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

WOENSDAG 18 FEBRUARI 2004

Namiddag

La réunion publique est ouverte à 14h32 par M. Francis Van den Eynde, président.

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 Georoute à la Poste" (n° 1773)

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-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

De vergadering wordt geopend om 14.32 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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 georoutesysteem bij de Post" (nr. 1773)

01.01 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Na de aanhoudende problemen bij De Post in Hasselt, wordt er nu ook al meer dan 1 week gestaakt in Vilvoorde. De achterstand is intussen opgelopen tot 100.000 poststukken, drukwerk niet inbegrepen. Particulieren missen belangrijke documenten en ook de handelaars beginnen te morren.

Bij de overschakeling op het georoutesysteem werd in Hasselt bijkomend personeel ingezet, maar sinds 2 januari 2004 moesten de gewone ploegen het op hun eentje zien te klaren. Inmiddels zijn er opnieuw 5 extra krachten, maar ook dat lost het structurele probleem niet op.

Hoewel de vakbonden zich akkoord verklaarden

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

met de l'invoering van het georoutesysteem tegen november 2004, lees ik nu in *De Morgen* dat de herstructurering volgens het postpersoneel opnieuw moet worden bekeken.

Gaat het gemeenschappelijk vakbondsfront nog steeds akkoord met de eerder gemaakte afspraken? Schaart het zich achter de Vilvoordse postmannen? Wat gebeurt er wanneer de tijdelijke krachten worden afgevoerd? Kan de minister een idee geven van het aantal eisen tot schadevergoeding? Heeft De Post zich juridisch ingedekt?

01.02 Hilde Claes (sp.a-spirit): Het georoutesysteem kwam er in Hasselt in de drukste maand van het jaar. Er was te weinig personeel om de omschakeling op te vangen. De postmannen waren echter gemotiveerd en losten heel wat problemen op. Zo werd voor het weekendwerk een beroep gedaan op vrijwilligers.

Enkele weken geleden stelde ik de minister reeds vragen over de problemen in Hasselt. Toen bleek dat de vertraging er was omdat de postbodes de nieuwe routes nog niet helemaal onder de knie hadden. Intussen zou het leerproces echter moeten zijn afgerond.

Werkt het georoutesysteem inmiddels efficiënter? Wordt in de nieuwe routeberekening rekening gehouden met de 30 kilometer-zones?

01.03 Willy Cortois (VLD): In het beheerscontract met De Post staat dat alle briefwisseling en sommige betalingen aan huis moeten worden verzekerd. In Vilvoorde is dat niet meer het geval. Bedrijfswereld, zelfstandigen en particulieren raken daardoor in moeilijkheden. Aan de basis van de problemen ligt een conflict inzake de invoering van de georoutes. Het botert niet tussen het lokale personeel en de regiomanager. Ook in de vier pilootkantoren en in diverse Vlaams-Brabantse gemeenten werd reeds vertraging vastgesteld.

De vakbonden gaan akkoord met de verdere uitvoering van het georoutesysteem als het wordt aangepast aan de plaatselijke toestand. Zo kunnen de werknemers niet lang genoeg sorteren en raken ze vast in de ochtendspits. Vele gemeenten willen zo snel mogelijk de zone-30 invoeren, maar moeten beseffen dat dit de snelheid van de postbedeling beïnvloedt.

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 Vilvorde ?

01.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre (*en néerlandais*): 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 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

Wat zal er gebeuren met de klanten? Zij passen zich makkelijk aan, maar dat blijft niet duren. Zelfs wie zijn post zelf wil afhalen, keert van een kale reis terug.

De malaise heeft niet enkel financiële gevolgen. Er ontstaat ook een imagoprobleem en het personeel raakt verbitterd. Dat de stakers zich met stakingsgeld tevreden stellen, is veelbetekenend.

De minister is politiek verantwoordelijk voor De Post. Er rijzen vragen bij de aanpak door het management.

Wat is het standpunt van de minister in het algemeen en in het bijzonder over de situatie in Vilvoorde?

01.04 Minister **Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): Het georoutesysteem is ingesteld om iedereen gelijk te behandelen. Dit is decennialang niet het geval geweest. Momenteel zijn er ongeveer 160 kantoren die de georoute toepassen. Overal krijg ik dezelfde reactie. Men aanvaardt het nieuwe systeem op voorwaarde dat iedereen het doet. Het is essentieel dat de mensen gelijk worden behandeld. Dat is een kwestie van rechtvaardigheid.

In Hasselt was via bijkomende mensen de achterstand begin januari 2004 weggewerkt. Die achterstand is de laatste weken echter opnieuw aangegroeid. Hasselt haalt de rendementsnormen niet. Er zal een externe consultant naar Hasselt worden gestuurd voor begeleiding, want dit is geen probleem van bijkomend personeel. In Brussel werkt het project bijvoorbeeld wel. Het werkritme kan onmogelijk lager worden gelegd. Het systeem houdt wel degelijk rekening met de snelheidsbeperkingen in het verkeer.

Vilvoorde weigert het georoutesysteem. Dit kan niet. Er is over het systeem een akkoord met de vakbonden. Vilvoorde wil ook geen zendingen zonder adres bezorgen en beschouwt het ronddragen van reclamadrukwerk als minderwaardig werk. Volgens het georoutesysteem moet ieder kantoor een aantal zendingen zonder adres ronddragen. De reclamemarkt is immers een groeiende markt die het dalende aantal brieven helpt te compenseren.

Als Vilvoorde deze twee feiten aanvaardt, dan kan er over de modaliteiten worden gesproken. Er

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.

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

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Dans 10% des bureaux.

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 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): 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): 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 évidemment que le système lui-même soit défectueux. Je constate donc que le ministre envisage la possibilité d'envoyer un consultant.

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

01.11 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

bestaat lokaal een marge van ongeveer 5 procent meer of minder. Van het systeem afwijken kan echter niet. Ik weet dat Vilvoorde in het verleden nooit zendingen zonder adres heeft gedaan en dat het daardoor allemaal wat moeilijker verloopt.

Ik verwacht vanavond een verslag over het overleg van vandaag. Morgen kunnen we dan het probleem oplossen. Er zijn immers al 160 kantoren die de georoute met succes toepassen.

Iedere week starten er nieuwe kantoren met het systeem. Men kan tijdelijk extra vorming geven om aan het afgesproken rendement te komen. Van de algemene regels kan men echter niet afwijken. Over de problematiek van de schadevergoeding is nog niet gesproken. Ik hoop dat we de zaak kunnen deblokkeren.

01.05 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Het zou goed zijn als we het percentage zouden kennen waar het systeem al wordt toegepast.

01.06 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): In 10 percent van de kantoren.

01.07 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Hasselt haalt het rendement niet, Brussel wel. De minister wil over de modaliteiten en extra vorming spreken in Hasselt. Ik zie wel dat het al verkeerd loopt bij de sortering.

01.08 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Het enige probleem is het sorteren. Er is geen probleem met de uitreiking.

01.09 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Het systeem stelt blijkbaar 37 brieven per minuut voorop, maar in Hasselt haalt men maar 20 tot 25. Het kan natuurlijk zijn dat het systeem zelf fouten bevat. De minister oppert de mogelijkheid om een consultant te sturen.

01.10 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): De interne consultant is een personeelslid van De Post zelf die de invoering al verschillende malen begeleid heeft.

01.11 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): De minister zegt dat zijn geduld op is, maar hij moet opletten dat hij geen slapende honden wakker maakt en dat de staking niet overslaat van Vilvoorde naar

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.

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

01.13 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Le mécontentement grandit aussi parmi la population. J'espère que le ministre interviendra avec fermeté.

01.14 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?

01.15 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il est tenu compte des limitations de vitesse partout où le système géoroute est appliqué. 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.

01.16 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.

01.17 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): La première phase concerne les petits bureaux.

01.18 Willy Cortois (VLD): Dans quel délai ce dossier sera-t-il clôturé ?

Hasselt. Ik hoop dat de minister de mensen in Hasselt geen slecht werk verwijt en op zoek zal gaan naar de echte oorzaken van het probleem.

01.12 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De vraagsteller heeft zelf gezegd dat tijdelijke oplossingen niet helpen, maar ik kan niet structureel in meer mensen voorzien, want dat komt neer op een ongelijke behandeling van de kantoren.

01.13 Bert Schoofs (VLAAMS BLOK): Ook bij de bevolking neemt de wrevel toe. Ik hoop dat de minister doortastend zal optreden.

01.14 Hilde Claes (sp.a-spirit): De minister vertrekt terecht van het principe van gelijke behandeling. Dat is precies het doel van de georoute. Ook bij het proefproject in Hasselt waren er aanvankelijk problemen, maar die zijn in de loop van januari opgelost. De minister heeft steeds duidelijk gezegd dat het probleem niet bij het personeel ligt. Ik ben tevreden dat er een consultant ter plaatse zal gestuurd worden om de invoering van het nieuwe systeem te begeleiden. De normen moeten hoe dan ook worden gehaald. Wordt in alle gemeentes rekening gehouden met de 30-kilometerzones?

01.15 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Overal waar men met de georoute begint worden de snelheidsbeperkingen in het systeem ingevoerd. Wel is het zo dat de diensten vroeger om de twee à drie jaar werden aangepast. Met de invoering van de georoute in het verschiep, heeft men dat op vele plaatsen niet meer gedaan, zodat het vijf jaar geleden is dat er nog aanpassingen gebeurd zijn.

01.16 Willy Cortois (VLD): Ik ben het eens met de principiële stellingname van de minister. Bij De Post was er vaak sprake van favoritisme en het is goed dat daaraan een einde komt. De minister deelt ons zonet mee dat het om 160 kantoren op de 600 gaat, wat overeenkomt met zo'n 25 procent. Maar in omvang is dat misschien meer?

01.17 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Neen, men is begonnen met de kleinste kantoren.

01.18 Willy Cortois (VLD): Wanneer zal één en ander afgerond zijn?

01.19 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Au mois de septembre.

01.19 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): In september.

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

01.20 Willy Corts (VLD): Wat houdt de marge van 5 procent in?

01.21 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Nous souhaitons laisser une certaine flexibilité au personnel sur place.

01.21 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Men wou de mensen ter plaatse nog enige flexibiliteit laten.

01.22 Willy Corts (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 ?

01.22 Willy Corts (VLD): De minister heeft gezegd dat de georoute aangepast is aan de situatie op het terrein wat de snelheidsbeperkingen betreft. Is het wel mogelijk om rekening te houden met 30-kilometerborden?

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

01.23 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De meeste bedelingen gebeuren per fiets of per bromfiets, en die rijden geen 30 kilometer per uur.

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

01.24 Willy Corts (VLD): Komt er ook in Vilvoorde een interne consultant?

01.25 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Un membre du service du personnel s'est vu confier le rôle de médiateur. Ce matin, une réunion a déjà eu lieu entre les grévistes et le manager régional.

01.25 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Iemand van de personeelsdienst werd aangesteld als bemiddelaar. Er heeft deze ochtend al een vergadering plaatsgevonden met de stakers en de regiomanager.

01.26 Willy Corts (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 ?

01.26 Willy Corts (VLD): Er is nood aan vorming en informatie, en dat ontbrak in Vilvoorde. Klopt het dat de minister een brief gestuurd heeft?

01.27 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): 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.

01.27 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Niet ik, maar de directie van De Post heeft een brief gestuurd waarin duidelijk gemaakt wordt dat twee zaken niet ter discussie kunnen staan, namelijk de invoering van de georoute zelf en de uitreiking van de zendingen zonder adres.

01.28 Willy Corts (VLD): Je constate que nous devons investir dans des relations de travail de qualité.

01.28 Willy Corts (VLD): Ik stel vast dat er moet geïnvesteerd worden in goede arbeidsverhoudingen.

Motions

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

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

Moties

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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

“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 Georoute.”

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

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 de réduction de nuisances sonores de la SNCB dans le cadre des travaux au Ring d'Anvers” (n°1775)

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 oeuvre 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

“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.”

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

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

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 minder-hinderplan van de NMBS in het kader van de werken aan de ring van Antwerpen” (nr. 1775)

02.01 Jos Ansoms (CD&V): In en rond Antwerpen staan de zenuwen gespannen omwille van de komende onderhoudswerken aan de ring. Deze werken zullen ongetwijfeld grote sociaal-economische en menselijke gevolgen hebben. De Vlaamse regering draagt hiervoor een grote verantwoordelijkheid. Het masterplan bestaat al sinds 1995-1996.

Toen de Vlaamse regering in 1999 aantrad wist zij dus perfect wat er zou gebeuren. In Antwerpen was er een consensus om in een eerste fase de Oosterweelverbinding te maken en de ring te sluiten, om dan van de binnensingel een soort binnenring te maken en om tenslotte de herstellingswerken aan de ring zelf aan te vatten. Wat die eerste twee fases betreft staan we nog nergens.

Nu zijn alle hens aan dek om te proberen de verkeershinder te beperken. Ik vrees dat dit niet meer zal lukken. De NMBS verklaarde eind september 2003 een deel van de kosten voor het minder-hinderplan te dragen. Een akkoord over de financiering is echter een eeuwigheid uitgebleven.

longuement fait attendre.

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Il y a trois semaines, j'ai précisé dans quel délai la question du financement serait finalisée. C'est chose faite.

02.02 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik heb drie weken geleden aangekondigd wanneer de financiering rond zou zijn. Ze is rond.

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.

02.03 Jos Ansoms (CD&V): Inderdaad, en daarom vervalt de inhoud van mijn interpellatie grotendeels. Wel heb ik vragen bij de gekozen financiering. Vindt de minister het normaal dat Vlaanderen de helft van de werken moet betalen? De NMBS is federaal. Het gaat om grote werken met grote economische gevolgen.

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. 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 ?

Het zou normaal zijn dat de federale overheid alle kosten zou dragen. Maar een onderonsje tussen twee West-Vlamingen heeft een andere uitkomst gekregen. Is de minister, ondanks de toezegging van de heer Bossuyt, wel zeker dat Vlaanderen kan betalen? Zal het Rekenhof geen bezwaar maken? De Raad van State heeft er al eerder op gewezen dat kosten voor projecten niet kunnen worden gedragen door een overheid die niet voor dat project bevoegd is. Moet er een afzonderlijk beheerscontract worden afgesloten met Vlaanderen? Hebben de Franstaligen compensaties geëist?

02.04 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. 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.

02.04 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik sluit me aan bij de vragen van collega Ansoms. Wat ik vooral storend vind aan de werkwijze van deze regering is dat er eerst plannen worden gemaakt, dat wordt geruzied over wie wat moet betalen en dan komt er een akkoord. Dat hele proces is enkel te volgen in de pers. Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat Vlaanderen, dat de helft moet ophoesten, weer eens gezien is.

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

Een aantal maatregelen uit het minder-hinderplan zullen door de NMBS worden uitgevoerd. Welke concrete acties zullen worden ondernomen? Welke stations krijgen extra parking? Klopt het dat Lier uit de boot valt? Is Lier vragende partij? Wat zijn de criteria die werden gehanteerd?

02.05 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je constate une fois de plus que le Vlaams Blok crée des problèmes concernant des dossiers auxquels une solution a déjà été apportée.

02.05 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik stel opnieuw vast dat het Vlaams Blok altijd problemen moet maken over zaken die reeds opgelost zijn.

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. 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.

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

02.07 Johan Vande Lanotte, ministre (en néerlandais): Il s'agissait en l'espèce d'une autre compétence. 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.

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.

02.08 Jos Ansoms (CD&V): LA SNCB a lancé son plan en septembre 2003. Nous sommes à

Wat de betalingen betreft, daar heeft de 60/40-regel niets mee te maken. Het gaat hier immers over exploitatiekosten en die worden nooit communautair verdeeld.

Het is inderdaad niet evident dat Vlaanderen betaalt, of de NMBS of het federale niveau. Het zou zeer ongewoon zijn voor de NMBS om iets onrendabels te doen.

Zowel de NMBS als de Gewesten vragen zich af waarom ze moeten betalen. Nochtans is het juridisch perfect mogelijk om hierover afspraken te maken. Dat is vroeger ook al voor Wallonië gebeurd.

Het havendecreet voorziet in de mogelijkheid om het Gewest te laten tussenkomen in sommige spoorweginvesteringen. Daar struikelde de Raad van State trouwens oorspronkelijk niet over, maar twee jaar later opperde ze wel bezwaren in het kader van het samenwerkingsakkoord.

02.06 Jos Ansoms (CD&V): In het wetsontwerp staat het tegenovergesteld en het Arbitragehof heeft zich daarop gebaseerd toen ze haar beslissing nam in verband met de radio-uitzendingen.

02.07 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Daar ging het over een andere bevoegdheid. De praktijk waar ik het over heb, gebeurt dagelijks en wordt ook dagelijks geconsolideerd door het Rekenhof. Ik heb het heel concreet over spoorwegbruggen die gefinancierd worden door het Gewest. Een overeenkomst is dus juridisch mogelijk. Ook het huren van een exploitatie vormt geen juridisch probleem. Of er een overeenkomst over de financiering van investeringen mogelijk is, is een andere discussie.

Inzake de parkings zijn de bouwaanvragen opgestuurd. Het probleem met Lier is dat Lier niet beschikt over een vrije ruimte in overeenstemming met de exploitatie, dixit de NMBS. Voor het overige staat de NMBS positief tegenover een experiment met parkings vlakbij stations. De dossiers van Kontich, Bouwel, Herentals, Essen, Ekeren, Sint-Katelijne-Waver en Heist-op-den-Berg zijn in orde. Een aantal adviesaanvragen moet nog worden ingediend door het Vlaams Gewest.

02.08 Jos Ansoms (CD&V): Het plan van de NMBS werd gelanceerd in september 2003. Het is

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.

02.09 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Vous feriez bien de relire attentivement le décret portant sur la politique et la gestion des ports maritimes.

02.10 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.

02.11 Johan Vande Lanotte, ministre (*en néerlandais*): Je parle d'un rendement normal en cas de subventionnement normal.

02.12 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 ?

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

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

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

02.16 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Si j'ai évoqué la règle 60/40, c'est parce qu'il en était

nu februari 2004, de voorbereidende werken zijn gestart en nu pas is er een financieel akkoord. Dat is rijkelijk laat en geen voorbeeld van behoorlijk bestuur. Verder zegt de minister dat het enkel gaat om exploitatiekosten die hij zal bijbetalen, maar er zijn ook infrastructuurwerken bij die vanuit de investeringsenveloppe zullen moeten worden betaald. Ik heb de plannen hier bij mij: in Antwerpen-Noord worden de perrons verlengd en het station Noorderdokken wordt vernieuwd.

02.09 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): U moet het havendecreet nog maar eens grondig nalezen.

02.10 Jos Ansoms (CD&V): Dat zal ik doen. Ik herinner mij grondige discussies over het advies van de Raad van State in het kader van wetsontwerp 1463. U zegt dat het geen evidentie is dat het Vlaams Gewest moet betalen en ook niet dat wij moeten betalen omdat het niet rendabel zou zijn. Als dat het criterium moet voorstellen, dan moet u nooit meer iets betalen aan de NMBS.

02.11 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik heb het over een normaal rendement bij een normale subsidiëring.

02.12 Jos Ansoms (CD&V): Ik wil niet de communautaire toer opgaan, maar er zijn lijnen met een nog lager rendement dan degene die hier worden aangehaald. Zal de overheid de bijpassing van het exploitatietekort met 3,8 miljoen euro verhogen?

02.13 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De bijpassing kan worden toegevoegd binnen de voorziene schuldverschikking van 7,4 miljard euro.

02.14 Jos Ansoms (CD&V): De volgende generaties zullen dus ook mogen meebetalen aan het minder-hinderplan van Antwerpen.

02.15 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Binnen de 7,4 miljard euro is er nog ruimte, dus mag de bijpassing gebeuren.

02.16 Jan Mortelmans (VLAAMS BLOK): Ik haalde de 60/40-regel enkel aan omdat uw

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.

La discussion est close.

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): 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 pourparlers à ce sujet. Où en est-on ?

03.02 Pierre Lano (VLD): En mai 2000, l'ex-ministre Durant avait déjà promis des mesures structurelles concernant Lille 2004. En février

kiezersbeloften hierover gingen. Vlaanderen zou veel beter af zijn als het kon beschikken over eigen middelen. Inzake het station van Lier zal ik de informatie doorsturen naar het stadsbestuur.

De bespreking is gesloten.

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)

03.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): In West-Vlaanderen wordt al lang gepleit voor een betere treinverbinding tussen Kortrijk en Rijsel. Vroeger dachten we dat via de HST te kunnen oplossen, maar dit hebben we achteraf herzien. Een eerste knelpunt is de veel te lange reisduur tussen de twee steden. De trein haalt nauwelijks 60 kilometer per uur door de vele stopplaatsen. Wij stellen voor om de Franse stopplaatsen af te schaffen omdat er daar een premetro ligt die zeer intens wordt gebruikt, ook door Belgen. Ook zijn de tarieven aan de hoge kant; 7,40 euro voor een enkele reis. Een derde knelpunt is de ondermaatse promotie van de lijn.

Wie een HST-biljet reserveert in het station van Kortrijk, wordt daar afgeraden de trein te nemen wegens de te korte overstaptijden. Nochtans kan je in Frankrijk zeer gemakkelijk je ticket overdragen naar een volgende trein. Bovendien rijdt er permanent een shuttlebus tussen Lille-Flandres en Lille-Europe. Ook inzake parkeren en veiligheid is er nood aan promotie. Het station van Rijsel is uiterst veilig.

De NMBS hanteert nog steeds het 'ster'-model: alle verbindingen lopen via Brussel. Wie in Kortrijk de Eurostar wil nemen, moet naar Rijsel via Brussel. In plaats daarvan moet nabijheid het criterium worden. Ik weet dat de minister daarover momenteel gesprekken voert. Wat is de stand van zaken?

03.02 Pierre Lano (VLD): Oud-minister Durant beloofde reeds in mei 2000 structurele maatregelen inzake Lille 2004. In februari 2004 liet minister

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 (*en néerlandais*): 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 aller de Courtrai à la frontière française et bénéficieront d'une réduction de 40 pour cent sur le 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.

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)

Vande Lanotte weten dat hij een principieel voorstander is van goedkopere treintarieven. NMBS en SNCF zouden de tarieven verlagen zolang Lille 2004 loopt. De minister wist bovendien dat de treinverbinding Kortrijk-Rijsel sneller kan en ook na halftien 's avonds mogelijk moet zijn, maar dat er niet meer verbindingen kunnen komen. Werd reeds resultaat geboekt?

03.03 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): De gesprekken verlopen moeizaam. Er is een groot contrast tussen wat de regio wil en wat Parijs wil. Daar komt nog bij dat de Fransen Kortrijk beschouwen als een deel van het voorstadsnetwerk van Rijsel. Dat betekent veel stops en een langere reistijd.

De onderhandelingen die de NMBS voert inzake Lille 2004, verlopen goed. Wie een dagtrip van Kortrijk naar Rijsel plant, of vice versa, zal waarschijnlijk een gunsttarief van min 40 procent genieten. Senioren betalen dan 3 euro voor het traject Kortrijk-Franse grens en krijgen een reductie van 40 procent op de rest van het traject. Ik verwacht eerstdaags uitsluitel. Dit is een eerste stap in de verbetering van het internationaal vervoer.

03.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Kan het gunsttarief na Lille 2004 behouden blijven? Dat zou een interessant promotiemiddel zijn. En kunnen we de goedkope formule ook niet uitbreiden naar gewone enkele reizen en retourbiljetten voor meerdere dagen?

03.05 Pierre Lano (VLD): Dankzij die 40 procent korting kan de NMBS de competitie aan met bijvoorbeeld de metro.

Waarom zou men de metrolijn – eventueel via het station van Dron - niet doortrekken tot de grensregio? Dan kan je met je wagen tot daar rijden en overstappen op de metro. Op de lange termijn is dat misschien een alternatief.

Het incident is gesloten.

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)

04.01 Eric Massin (PS): Selon certaines informations, un montant aurait été affecté, en 2004, pour la rénovation de toute une série de bâtiments utilisés par La Poste, dont certains bâtiments sont particulièrement vétustes. Compte tenu du montant restreint de cette enveloppe, 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 envisagées, ni de l'affectation financière entre les zones.

Pourriez-vous nous préciser sur la base de quels critères les bureaux qui bénéficieront d'une partie de cette enveloppe seront déterminés ? 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, 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 (en français): 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. 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 plan s'articulant autour de quatre dénominations: des points rouges, des points oranges, des points jaunes et verts.

Les points rouges sont les situations où la sécurité des collaborateurs n'est plus suffisamment garantie. Les points oranges 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 personnel, mais qui ne sont pas dangereuses. On ne parle pas ici de sécurité. Les points verts signifient que la situation est bonne.

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. Nous avons donc tenté d'être le plus objectif possible en ce qui concerne la sélection. Cette problématique sera soumise au conseil d'administration de La

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 (Frans): 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 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

Poste pour confirmation.

J'ai également eu l'occasion de discuter de cette problématique avec M. Thys. Plus on rénovera les bâtiments, plus on les modifiera structurellement. On a donc procédé à des regroupements et à des restructurations en vue de faire des économies.

Je suis donc 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.

L'incident est clos.

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): Ces dernières années, le gouvernement et la SNCB ont pris 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 (*en néerlandais*): 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 a fait preuve de rigidité, mais également d'inconvenance. 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.

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.

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)

05.01 **Magda De Meyer** (sp.a-spirit): De regering en de NMBS hebben de laatste jaren heel wat initiatieven genomen om het reizigersverkeer per spoor aan te moedigen. Desondanks ondervinden mindervalide mensen nog vaak moeilijkheden. Zo mocht een vrouw met haar begeleidster niet in eerste klasse plaatsnemen, alhoewel tweede klasse volledig bezet was. Zij beschikte over een voorrangkaart en een verminderingskaart met de vermelding "kan moeilijk blijven staan".

Door het verbod van de treinconducteur heeft zij noodgedwongen de hele reis moeten rechtstaan. Volgens artikel 42 van het algemeen reglement van de NMBS is de voorrangkaart blijkbaar enkel geldig in de rijtuigklasse die wordt vermeld op het vervoerbewijs. Hoe wil de minister dergelijke onaangename situaties voor mindervalide treinpassagiers vermijden? Is de minister van plan het algemeen reglement aan te passen?

05.02 **Minister Johan Vande Lanotte** (*Nederlands*): De voorrangkaart is enkel geldig in de rijtuigklasse die wordt vermeld op het vervoerbewijs. Bij plaatsgebrek kan de reiziger zich richten tot de treinbegeleider. Deze begeleider kan een andere reiziger vragen om zijn plaats af te staan, zodat de mindervalide persoon kan zitten. In dit geval was de treinbegeleider niet alleen hardvochtig, maar ook fout. Ik zal laten nakijken of iemand met een voorrangkaart ook reglementair elders kan gaan zitten.

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.

L'incident est clos.

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)

06.01 Camille Dieu (PS): En tant que socialistes, nous sommes contents de la suppression progressive du système Prior/non-Prior annoncée par La Poste, qui ne permet toutefois pas d'occulter une nouvelle augmentation du timbre, la deuxième en un an et demi.

Quelle est l'impact de cette nouvelle augmentation pour un ménage moyen?

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? Quel est le calendrier de leur mise en service?

Sur quel prix va-t-on aligner le prix unique après suppression du système?

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 (*en français*): L'augmentation reste en dessous de l'évolution de l'index. L'impact est de 1 euro en moyenne par ménage en 2004.

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

Il était en effet impossible de supprimer complètement le Prior sans les nouveaux centres de tri.

Cette année, le j+3 est devenu j+2: la qualité augmente avec le prix.

Dès 2006, il faudra fixer un prix, mais une modification du prix du timbre Prior influence les montants versés par les postes étrangères. Une partie de l'augmentation des revenus provient de l'étranger. Il faut donc se montrer prudents.

05.03 Magda De Meyer (sp.a-spirit): In dit geval baseerde de begeleider zich op het reglement. Er is blijkbaar iets mis met dat reglement.

Het incident is gesloten.

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): 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 (*Frans*): 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.

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.

Pour les entreprises, c'est différent: elles demandent différents tarifs selon les vitesses d'exécution. Le service universel pour les entreprises est différent de celui pour les privés où chacun a droit à son courrier en jour +1.

Dans le contrat de gestion que nous renégocions actuellement, la disparition du timbre Prior sera reprise. Pour les entreprises, les marchés sont plus libres.

06.03 Camille Dieu (PS): J'espère qu'on ne s'alignera pas sur le prix le plus élevé.

L'incident est clos.

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): 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.

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 *wildcard* 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 (en néerlandais): 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

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.

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)

07.01 Carl Devlies (CD&V): De minister heeft vorig jaar een rapport besteld over het Belgische wielrennen en de rol van de Nationale Loterij als sponsor. Het sponsorcontract met Lotto-Domo loopt af op 31 december 2004. De minister verklaarde reeds dat de loterij haar sportsponsoring moet verjongen en Vlaams minister Landuyt beaamde dit.

Indien Lotto-Domo in aanmerking wil komen voor de toekomstige Pro Tour, moet er gewerkt worden aan de uitbouw van een topteam. De ploeg duikelde in 2003 naar de 21^{ste} plaats op de wereldranglijst en kan slechts via een wildcard nog deelnemen aan de Ronde van Frankrijk en de wereldbekerwedstrijden. De keuze voor een topteam hoeft geen hypotheek te leggen op de jeugdwerving. Op dit ogenblik bestaat daarvoor een goede piramide, opgebouwd uit de Vlaamse Wielerschool, de beloftenploeg, Vlaanderen-T-Interim en Lotto-Domo.

Wanneer komt er uitsluitsel gegeven over de sponsoring van de wielerploeg? Vanuit welke optiek zal de sponsoring gebeuren: het behoud van een topteam of de keuze voor de jeugdwerving?

07.02 Minister Johan Vande Lanotte (Nederlands): Ik had de commotie die er rond mijn uitspraken ontstond niet verwacht. Volgens de heer Devlies is er bij Lotto-Domo een goede piramide. Toch kan de ploeg ondanks aanzienlijke budgetten

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 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 néerlandais*): 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.

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)

08.01 Joseph Arens (cdH): Les formules *pass* de la SNCB ne peuvent être utilisées en semaine qu'à partir de 9 heures 01. Cette restriction horaire n'est plus d'application au départ de certaines gares situées au-delà de 130 kilomètres de Bruxelles. Cela aboutit à des situations discriminatoires.

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*?

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les restrictions d'horaire et leurs suppressions ne valent que pour le *Go Pass*. Etant

niet meer zomaar deelnemen aan de Ronde van Frankrijk.

Ik besluit daaruit dat er geen goede piramide is en dat de ploeg vooral teert op successen uit het verleden.

Ik zal daarover volgende week een gesprek hebben met de heer De Cauwer. Ik wil weten wat de sportieve resultaten zijn die maken dat Lotto nog wil investeren in wielrennen. De uitbouw van een topteam moet verzoend worden met de jeugdwerking. Ik wil ook weten wat het commerciële voordeel is voor Lotto. Ik vind dat Lotto als sponsor meer aandacht moet besteden aan het contact met het publiek.

Er is bijvoorbeeld nog nooit een klant van Lotto uitgenodigd naar een sportieve manifestatie. In maart wil ik over dit alles een nota hebben. Het zal de eerste keer zijn dat er al in maart een beslissing genomen wordt voor de sponsoring van het volgende jaar.

07.03 Carl Devlies (CD&V): De minister wil dus nog niets zeggen over het rapport van De Cauwer.

07.04 Minister Johan Vande Lanotte (*Nederlands*): Ik heb in elk geval nooit gezegd dat Lotto niet meer zou investeren in de wielersport. Mijnheer De Cauwer is er deze week niet en daarom wacht ik nog wat.

Het incident is gesloten.

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): Op weekdays 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 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 (*Frans*): De beperkingen in verband met het tijdstip en de afschaffing ervan gelden slechts voor de *Go Pass*.

donné les controverses sans fin, le conseil d'administration de la SNCB a opté, le 20 décembre 2002 pour l'application de deux critères simples et cumulatifs. La gare de départ doit être située à une distance de plus de 130 kilomètres par rapport à la zone tarifaire de Bruxelles.

Le *Go Pass* a été limité en raison de problèmes de capacité, afin de redistribuer les voyageurs.

Il faut maintenant retravailler sur l'extension des capacités des *pass*. Je ne sais pas d'où vient le critère qui veut que la gare de départ soit située en fin de ligne. Je remarque cela aujourd'hui. Je vais m'informer.

08.03 Joseph Arens (cdH): Je vous fais confiance pour que l'on puisse aller de l'avant. Les *Go Pass* sont énormément utilisés par les jeunes qui font des études supérieures et qui doivent quitter des régions éloignées.

L'incident est clos.

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)

09.01 Joseph Arens (cdH): Dans le journal officiel du 14 janvier 2004, la Commission européenne a enjoint la Belgique de lui fournir dans un délai d'un mois un complément d'information sur le dossier ABX, à défaut duquel l'analyse actuelle conclurait à la thèse d'une aide d'État.

Des doutes sont exprimés concernant l'accession à l'aide à la restructuration: il n'apparaît pas pourquoi le groupe économique ABX ne pourrait pas soutenir davantage le processus de restructuration des entités qui le composent.

La Commission constate une incongruité entre les besoins de financements à long terme et les moyens de financement mis à disposition à court terme: les crédits-relais seraient surdimensionnés de 40 millions d'euros. La vente d'actifs, prévue pour un montant de 66,8 millions d'euros, est une opération de "sale and lease back" pour 64 millions d'euros: ces ventes vont générer de futurs loyers à payer qui peuvent freiner le retour à la viabilité. De

Rekening houdend met de eindeloze controverses daaromtrent besliste 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.

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.

08.03 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*.

Het incident is gesloten.

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): 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.

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

plus, ABX Allemagne et ABX France, si leur viabilité n'est pas assurée lors de leur réintégration dans le holding, risquent de mettre en péril toute la viabilité du groupe.

Il y a aussi des doutes quant à la distorsion de concurrence. 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. Quelle analyse le ministre fait-il de cette question?

Il y a aussi des doutes très sérieux quant à la compatibilité avec le traité des moyens utilisés pour le financement d'ABX.

Enfin 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.

A 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, qui risque de subir un drame économique et social.

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Acheter plusieurs entreprises, en difficultés et donc moins chères, était à mon avis une bonne décision. Mais la restructuration s'est fait attendre. Les prévisions ont toujours été meilleures que les résultats, et ceux-ci ont diminué chaque année.

Depuis que je suis responsable du dossier, nous avons créé ABX Worldwide, qui intègre à présent les 120 entreprises que comptait ABX, mais non ABX France qui reste en restructuration.

Les prévisions pour 2003, année pour laquelle on a toujours essayé de limiter les pertes à 80 millions d'euros, seront vraisemblablement vérifiées. On n'atteindra sans doute pas un rendement positif en 2004, mais on n'en sera pas tellement loin.

L'ouverture d'une enquête en janvier a été un signal

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 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.

09.02 Minister Johan Vande Lanotte (Frans): 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.

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

que la Commission voulait recevoir la certitude qu'on s'orientait vers le système d'une entreprise concurrentielle 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. Nous avons l'impression, après toutes nos discussions depuis le mois de juin jusqu'à aujourd'hui, que beaucoup de difficultés ont trouvé une solution.

Malheureusement, la Commission sera démissionnaire au moment des élections européennes. C'est dommage, mais nous espérons quand même avoir un résultat avant les grandes vacances.

Nous sommes en train de poursuivre cette restructuration. Le lien de la SNCB avec ABX, société de transport routier, peut être beaucoup moins fort. La SNCB ne peut plus payer pour ABX. C'est une décision que je veux faire respecter.

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.

09.03 Joseph Arens (cdH): Le rapport de la Commission auquel vous avez dû répondre est aussi un signal fort pour le gouvernement, indiquant qu'ABX s'en sort grâce aux aides gouvernementales via la SNCB.

Je suis beaucoup moins optimiste quant à l'avenir d'ABX; le groupe subit un déficit évalué entre 60 et 80 millions d'euros.

09.04 Johan Vande Lanotte, ministre (*en français*): Les prévisions pour 2004 ne correspondent certainement plus à vos chiffres et sont basées sur les résultats des derniers mois de 2003.

09.05 Joseph Arens (cdH): C'est là que, selon mes informations, il existe encore des divergences de vue aujourd'hui.

Je demande vraiment au gouvernement de tout mettre en œuvre pour que la SNCB ne vive pas le même drame que celui qu'a connu la Sabena.

Motions

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

09.03 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.

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

09.05 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.

Moties

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

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."

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

Le vote sur les motions aura lieu ultérieurement.

La discussion est close.

La réunion publique de commission est levée à 16h53.

Tot besluit van deze bespreking werden volgende moties ingediend.

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."

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

Over de moties zal later worden gestemd.

De bespreking is gesloten.

De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.53 uur.