



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BEKNOPT VERSLAG

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

18-11-2002

14:14 uur

lundi

18-11-2002

14:14 heures

INHOUD

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Vraag van de heer Servais Verherstraeten aan de vice-eerste minister en minister van Mobiliteit en Vervoer over "de aanleg van een tweede

SOMMAIRE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Question de M. Servais Verherstraeten à la vice-première ministre et ministre de la Mobilité et des Transports sur "l'aménagement d'une seconde

goederenspoor naar de haven van Antwerpen"
(nr. A312)

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

voie ferrée destinée au transport de marchandises
vers le port d'Anvers" (n° A312)

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

**COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN**

van

MAANDAG 18 NOVEMBER 2002

14:14 uur

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

du

LUNDI 18 NOVEMBRE 2002

14:14 heures

De vergadering wordt geopend om 14.14 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.

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

01.01 **Yves Leterme** (CD&V): Er bestaat nogal wat ongerustheid over het verdwijnen van de postkantoren De Panne 1 in de Bonzellaan en De Panne 2 in de Lindelaan.

Bestaan er plannen om de twee kantoren samen te smelten? Welke diensten zullen nog worden aangeboden? Heeft De Post in de Zeelaan een nieuw handelspand gehuurd? Heeft De Post de intentie het gebouw in de Lindelaan te verkopen? Zo ja, krijgt het gemeentebestuur van De Panne dan als eerste de mogelijkheid om het te kopen? Blijft de locatie en de tewerkstelling van de postbodes behouden of wordt een overplaatsing naar Veurne of Koksijde overwogen?

01.02 **Minister Rik Daems** (*Nederlands*): Er was inderdaad sprake van een samensmelting van de twee kantoren omdat de eigenaar van het pand in de Lindenlaan het gebouw wou verkopen. Daarom werd het plan opgevat om een nieuw kantoor in de Zeelaan te openen. De eigenaar heeft ondertussen echter van zijn verkoopplannen afgezien en beide kantoren kunnen dus blijven bestaan. Wel zullen er aanpassingswerken moeten worden uitgevoerd.

01.03 **Yves Leterme** (CD&V): Ik ben blij met dit antwoord. Het is de beste optie. Gaat de

La séance est ouverte à 14.14 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

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

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

Projette-t-on de fusionner les deux bureaux? Quels services seront-ils encore offerts? La Poste a-t-elle loué un nouvel immeuble commercial dans la Zeelaan? A-t-elle l'intention de vendre l'immeuble de la Lindelaan? Dans l'affirmative, le conseil communal de La Panne disposera-t-il d'un droit de préemption? Le lieu d'affectation et l'emploi des facteurs resteront-ils inchangés ou une mutation vers Furnes ou Koksijde est-elle envisagée?

01.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Il a effectivement été question d'une fusion des deux bureaux car le propriétaire de l'immeuble situé dans la Lindelaan avait l'intention de le vendre. C'est pourquoi le projet a été formé d'ouvrir un nouveau bureau dans la Zeelaan. Depuis lors, le propriétaire a toutefois renoncé à ses projets de vente et, en conséquence, les deux bureaux pourront continuer de coexister. Des travaux d'aménagement devront cependant être effectués.

01.03 **Yves Leterme** (CD&V): Je me félicite de cette réponse. Il s'agit en effet de la meilleure

samensmelting van De Panne 1 en De Panne 2 onverkort door?

01.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Dat is op dit ogenblik nog niet duidelijk. Ik moet me verder informeren.

Het incident is gesloten.

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

02.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): De minister van Binnenlandse Zaken beloofde in februari 2002 aan het personeel van het opvangcentrum voor illegalen te Merksplas heel wat onderhoudswerken en infrastructurele veiligheidswerken. Hij heeft meer beloofd dan minister Daems kon waarmaken. Op dit moment zijn enkel de celsleutels vervangen. In de zomer waren er vakbondsacties die werden beantwoord met nog meer beloftes die op korte termijn zouden worden gerealiseerd. Ook van die beloftes is nog niets in huis gekomen.

Met welke kredieten zullen de beloofde werkzaamheden worden uitgevoerd? Is dat geld beschikbaar? De kosten zouden immers oplopen tot meer dan 5 miljoen euro. Zijn er voldoende vastleggingskredieten en betalingskredieten? Wat is de precieze omvang van de werken die zullen worden uitgevoerd? Wat is de timing? Worden de werken gesplitst uitgevoerd? Wat is in de begroting 2003 uitgetrokken voor deze werken?

02.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Een aantal zaken is al in aanbesteding of zelfs al in uitvoering. De aanbesteding voor de draadomheining en de afsluiting van de wandelkoer loopt af over tien dagen. De levering en plaatsing van de elektronische sleutels en cilinders zullen plaatsvinden in februari 2003. Momenteel worden voorzetramen in alle blokken geplaatst. In blok 5 is men bezig met de plaatsing van de stralingspanelen en de aanpassing van de plafonds. Ook de traliewerken voor het wachtcentrum zijn in uitvoering. Drie dossiers zijn klaar voor vastlegging: vluchtladders, veiligheidsdeuren en veiligheidswanden.

Tot op vandaag is er voor Merksplas voor ongeveer

option. La fusion de La Panne 1 et La Panne 2 sera-t-elle intégralement maintenue?

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

L'incident est clos.

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

02.01 **Servais Verherstraeten** (CD&V): En février 2002, le ministre de l'Intérieur promettait au personnel du centre d'accueil pour étrangers en situation illégale de Merksplas que d'importants travaux d'entretien seraient réalisés et que des aménagements seraient apportés à l'infrastructure de sécurité. Les promesses du ministre dépassaient les possibilités financières du ministre Daems. A ce jour, seules les clés des cellules ont été remplacées. Durant l'été, le personnel a mené des actions syndicales qui ont donné lieu à de nouvelles promesses, qui devaient être concrétisées à court terme mais qui, une fois de plus, sont restées vaines.

Avec quels crédits les travaux auxquels le ministre s'est engagé seront-ils réalisés? Ces fonds sont-ils disponibles? Il semble en effet que la facture dépasserait les 5 millions d'euros. Les crédits d'engagement et de paiement sont-ils suffisants? Quelle est l'ampleur exacte des travaux qui seront réalisés? Quel en est l'échéancier? Le déroulement des travaux sera-t-il scindé en plusieurs phases? Quelle part du budget 2003 est-elle réservée à ces travaux?

02.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Certains travaux sont déjà en phase d'adjudication, voire d'exécution. En ce qui concerne le grillage et la clôture de la cour de promenade, l'adjudication sera clôturée dans dix jours. Il sera procédé à la livraison et au placement des clefs et des barillets électroniques en février 2003. Pour l'instant, des survitrages sont placés dans tous les blocs. Dans le bloc 5, on installe des panneaux rayonnants et on adapte les plafonds. Les travaux relatifs au grillage du centre de garde sont également en cours pour le moment. Trois dossiers sont prêts pour l'engagement: les échelles de secours, les portes de sécurité et les cloisons de sécurité.

Jusqu'à présent, les crédits d'engagements dans le

400.000 euro aan werken vastgelegd. Andere werken zijn nog ter studie. Het is onmogelijk om hiervoor reeds een timing op te stellen.

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

De minister van Begroting gaf de toestemming om voor Merksplas extra vastleggingskredieten ter waarde van 748.000 euro te besteden. In 2002 zijn hiervoor voldoende betalingskredieten. Voor 2003 zal er in totaal ongeveer 11,5 miljoen euro aan betalingskredieten beschikbaar zijn. Het bepalen van de vastleggingskredieten voor 2003 zal gebeuren bij de begrotingscontrole begin 2003.

Le ministre du Budget a accordé l'autorisation d'affecter au centre de Merksplas des crédits d'engagement supplémentaires pour une valeur de 748.000 euros. Les crédits de paiement prévus à cet effet en 2002 sont suffisants. Pour 2003, quelque 11,5 millions d'euros seront disponibles sous la forme de crédits de paiement. Les crédits d'engagement pour 2003 seront fixés dans le cadre du contrôle budgétaire début 2003.

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Ik stel vast dat er heel wat vertraging is bij de uitvoering van de beloftes. Ik betreur dat de veiligheid van het personeel geen voorrang kreeg op de uitbreiding van de gebouwen. Zal de minister voor het totale krediet van 11,5 miljoen euro in 2003 prioriteit geven aan Merksplas?

02.03 Servais Verherstraeten (CD&V): Je constate que le gouvernement tarde beaucoup à tenir ses promesses. Je déplore qu'à ses yeux, la sécurité du personnel n'ait pas la priorité sur l'extension des bâtiments. Le ministre accordera-t-il la priorité à Merksplas quand il allouera le crédit total de 11,5 millions d'euros en 2003 ?

02.04 Minister Rik Daems (Nederlands): Bij de begrotingsbesprekingen zullen de prioriteiten worden bepaald. De middelen zijn beperkt, maar Merksplas is een van de prioriteiten in vergelijking met de andere centra.

02.04 Rik Daems, ministre (en néerlandais): Nous fixerons nos priorités lors des discussions budgétaires. Les moyens dont nous disposons sont limités mais, comparé aux autres centres, Merksplas est l'une de nos priorités.

02.05 Servais Verherstraeten (CD&V): Zijn er wel voldoende middelen?

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

02.06 Minister Rik Daems (Nederlands): Bij de begrotingscontrole wordt eerst nagegaan wat reeds gerealiseerd is en daarna worden de prioriteiten bepaald.

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

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

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

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

03.01 Dirk Pieters (CD&V): Het personeel van De Post is geërgerd door de slechtere dienstverlening. Dat kan op termijn leiden tot minder tewerkstelling, vreest men. De Post slaagt er niet in zich afdoende te positioneren en lijdt onder de toenemende concurrentie. Dat de zaken erop achteruitgaan, wordt onder meer bewezen door de implementatie van het kleurensysteem AVCS in Brussel X. Het *Automatic Volume Control System* moest de briefwisseling vroeger bij de bestemmingen brengen, maar is in de praktijk oorzaak van enorme

03.01 Dirk Pieters (CD&V): La détérioration des services à la clientèle irrite le personnel de La Poste qui redoute qu'elle n'aboutisse à terme à une réduction du volume de l'emploi. La Poste ne parvient pas à se positionner solidement et souffre de la concurrence croissante. Le recul que connaît La Poste se manifeste notamment dans la mise en oeuvre du système de couleurs AVCS à Bruxelles X. Cet *automatic Volume Control System* était censé permettre d'acheminer le courrier plus tôt aux destinataires mais, dans la pratique, il est à

vertragingen. Terwijl de duurbetaalde AVCS-specialisten kwaliteitscijfers van 99 of 100 percent hanteren, spreekt afgevaardigd-bestuurder Thys over 78 percent.

Vroeger was de deadline voor afgifte van te sorteren briefwisseling in Brussel X bepaald op 21 uur en de brieven bereikten de dag nadien hun bestemming. Die deadline werd vervroegd naar 20 uur en er bestaan zelfs plannen om hem te verschuiven naar 19 uur. Er werd dus enorm veel geld uitgegeven voor een systeem dat de dienstverlening verslecht.

Erkent De Post die achteruitgang qua dienstverlening in Brussel X? Hoe zal dat worden verholpen? Hoeveel heeft de implementatie van AVCS gekost? Wat zijn de plannen voor de toekomst?

03.02 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): De kwaliteit in Brussel X evolueert positief. Men spreekt van vier percent kwaliteitswinst voor de voorbije maanden. De Post wil die kwaliteit nog verbeteren. AVCS werd ingevoerd in Brussel X onder de heer Bastien en betekende een vooruitgang van de efficiëntie. Daarom werd beslist met het systeem voort te gaan.

De kostprijs van het totale systeem voor het hele net bedraagt 4 miljoen euro, waarvan slechts een fractie naar de consultants gaat. De captatie van productiegegevens brengt geen stijging of daling van die productie mee, maar meet enkel de kwaliteit ervan. Belex is overigens het strengste meetsysteem van Europa.

03.03 **Dirk Pieters** (CD&V): De vraag is natuurlijk of de gegevens wel juist zijn. Wat betekent een kwaliteitsstijging van vier percent? De heer Thys hanteert kwaliteitscijfers van slechts 78 percent, de consultants spreken over 99 en zelfs 100 percent.

03.04 Minister **Rik Daems** (*Nederlands*): Die verschillen zijn te wijten aan de verschillende meetsystemen. Uitgangspunt kan het uur van het posten zelf zijn of het uur van aankomst van de brief in een verdeelcentrum. Belex meet de volledige ketting om de D+1 na te gaan. Voor AVCS meet men de productie in het verdeelcentrum en niet de hele ketting.

l'origine de retards énormes. Alors que les spécialistes de l'AVCS, qui perçoivent des honoraires considérables, se réfèrent à des données qualitatives de 99 à 100 %, M. Thys, l'administrateur délégué, parle de 78 %.

Auparavant, le courrier à trier à Bruxelles X devait être distribué en l'espace de 21 heures et les lettres atteignaient leur destination le lendemain. Ce délai a été réduit à 20 heures et on envisagerait même de le réduire à 19 heures. Par conséquent, on a dépensé énormément d'argent pour mettre en place un système qui détériore les services à la clientèle.

La Poste reconnaît-elle qu'elle a régressé en matière de services à la clientèle à Bruxelles X ? Comment y sera-t-il remédié ? Combien a coûté la mise en œuvre de l'AVCS ? Qu'envisage-t-on pour l'avenir ?

03.02 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*) : La qualité des services à Bruxelles X évolue favorablement. On parle de quatre pour cent de gain qualitatif pour les mois écoulés. Et la Poste veut encore augmenter la qualité de ses services. L'AVCS a été instauré à Bruxelles X sous la présidence de M. Bastien et il a permis d'accroître l'efficacité de ce centre. C'est pourquoi il a été décidé de continuer à utiliser ce système.

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

03.03 **Dirk Pieters** (CD&V): La question se pose bien évidemment de savoir si les données sont exactes. Que signifie une augmentation de qualité de quatre pour cent ? Monsieur Thys parle, en termes de qualité, de 78 pour cent alors que les consultants parlent de 99, voire 100 pour cent.

03.04 **Rik Daems**, ministre (*en néerlandais*): Ces différences sont dues à l'utilisation de systèmes de mesure différents. On peut en effet se fonder sur l'heure de dépôt du courrier dans la boîte aux lettres ou sur l'heure d'arrivée du courrier au centre de distribution. Concernant J+1, Belex a examiné toute la chaîne. Pour AVCS, il faut mesurer la productivité au centre de distribution et non dans toute la chaîne.

Het incident is gesloten.

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

04.01 Dirk Pieters (CD&V): Volgens het personeel van De Post functioneert De Post slechter dan 100 jaar geleden.

Voorzitter: mevrouw Liliane De Cock

In sommige plattelandsgemeenten in Vlaams-Brabant bijvoorbeeld is er nu nog slechts één buslichting in de voormiddag. Wat na 10 of 11 uur werd gepost, wordt pas de volgende ochtend gelicht. Met het nieuwe priorsysteem zal een brief die daar na de middag wordt gepost, slechts op de derde werkdag nadien aankomen, een brief met laag tarief slechts de vijfde werkdag. En dat allemaal in een landje met afstanden van maximaal 250 kilometer.

Voorzitter : de heer Francis Van Den Eynde

Terwijl de brieven het hele weekend onaangeroerd in de postbussen blijven liggen, werken in Brussel X 70 mensen aan de sortering van briefwisseling uit het buitenland, omdat er op internationaal vlak een boetesysteem bij vertragingen bestaat. De internationale dienstverlening verloopt dus prima, terwijl de binnenlandse klanten verstoken blijven van die service en niet het minste verhaal hebben. Wat belet buitenlandse bedrijven nog om de Belgen een vluggere en goedkopere postbezorging aan te bieden?

Erkent De Post dit probleem in Vlaams-Brabant? Erkent men de vertragingen? Erkent men de discriminatie van de plattelandsbevolking door De Post? Beseft men wel dat mensen alternatieven zoeken, wat een weerslag kan hebben op de tewerkstelling bij De Post?

04.02 Minister **Rik Daems** (Nederlands): Van discriminatie is geen sprake. Het uitgangspunt van het nieuwe collect-systeem wordt gevormd door het ontvangvolume van iedere brievenbus. Brievenbussen waarin minder dan vijftig zendingen per dag terechtkomen, worden elke voormiddag

L'incident est clos.

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

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

Présidente : Madame Liliane De Cock

Dans certaines communes rurales du Brabant flamand, par exemple, le courrier n'est levé qu'une fois par jour, en matinée. Le courrier posté après 10 ou 11 heures n'est levé que le matin suivant. Avec l'introduction du nouveau système prioritaire, une lettre postée l'après-midi n'arrivera que le troisième jour ouvrable suivant et une lettre affranchie au tarif inférieur le cinquième jour ouvrable seulement. Et dire que ce système est mis en œuvre dans un pays où les distances n'excèdent jamais les 250 kilomètres!

Président : Monsieur Francis Van Den Eynde

Alors que les lettres restent en souffrance dans les boîtes aux lettres tout le week-end, 70 personnes s'emploient à Bruxelles X à trier la correspondance provenant de l'étranger ; il existe en effet, au niveau international, un système d'amendes en cas de retard. Alors que le trafic international est assuré de manière optimale, les clients de l'intérieur du pays sont frustrés de cette qualité de service et ne disposent d'aucune possibilité de recours. Qu'est-ce qui empêche encore des entreprises étrangères d'offrir aux citoyens belges une distribution du courrier plus rapide et moins coûteuse ?

La Poste reconnaît-elle ce problème, auquel sont confrontées des communes du Brabant flamand ? Admet-elle les retards ? Admet-on la discrimination imposée par La Poste à la population des communes rurales ? Se rend-on compte que les clients cherchent d'autres solutions, ce qui pourra avoir des répercussions sur l'emploi dans les services de La Poste ?

04.02 Rik Daems , ministre (en néerlandais): Il n'est pas question de discrimination. Dans le nouveau système de collecte, les levées sont fonction du volume de courrier déposé dans chaque boîte aux lettres. Les boîtes qui recueillent chaque jour moins de cinquante envois sont levées

één keer gelicht; brievenbussen die vijftig tot honderd zendingen slikken, worden dagelijks gelicht tussen halfdrie en vijf; net zoals brievenbussen waarin dagelijks meer dan honderd zendingen worden gepost, met dien verstande dat deze laatste na vijf uur nogmaals worden gelicht. In elke gemeente is er minstens één bus die na vijven wordt gelicht. Er wordt duidelijk aangegeven welke brievenbus dat is. Zowel bewoners van het platteland als van de stad hebben dus de kans om hun brief in zo'n bus te stoppen.

De manier van werken bij De Post werd herzien om kwaliteit te garanderen. Vroeger kostten zendingen tot 20 gram 42 eurocent en zendingen tot 50 gram 79 eurocent. Nu is het daarentegen mogelijk om een zending prioritair te versturen voor 49 eurocent. Dat is een belangrijke prijsdaling, want doordat 20 gram erg beperkt is, betaalde men al snel het hogere tarief.

Door segmentering zonder discriminatie, gekoppeld aan garanties voor de prior-situatie, waarvoor de klant zelf kiest, stijgt de dienstverlening aan de bevolking. De Post moet dit nu nog waarmaken op het terrein. In elk geval werd in boeteclausules voorzien naar de klant toe; die worden ook in het beheerscontract opgenomen.

04.03 Dirk Pieters (CD&V): Ik heb geen kritiek op de tariefstructuur als dusdanig, maar kan me niet van de indruk ontdoen dat een handige oplossing werd gevonden voor de oorspronkelijke vraag hoe De Post ervoor kon zorgen dat de brieven sneller bij de mensen zouden geraken: het probleem wordt voor een stuk afgekocht door de mensen minder te laten betalen.

In plattelandsgemeenten zullen in een heel aantal brievenbussen geen vijftig zendingen per dag terechtkomen, waardoor de dienstverlening er achteruit zal gaan, wat ik betreurt.

Ten slotte is het belangrijk de mensen voldoende te informeren, zodat ze weten dat ze niet alleen moeten kiezen of ze hun zendingen al dan niet prioritair willen versturen, maar ook in welke brievenbus ze die brieven willen stoppen.

Het incident is gesloten.

05 Vraag van de heer Dirk Pieters aan de minister

tous les matins ; celles qui recueillent cinquante à cent envois sont levées entre quatorze heures trente et dix-sept heures. Le même système s'applique aux boîtes aux lettres qui reçoivent chaque jour plus de cent envois, à la différence que celles-ci sont levées une seconde fois après dix-sept heures. Chaque commune compte au moins une boîte aux lettres, clairement identifiée, dont la levée est effectuée après dix-sept heures. Pour l'expédition du courrier, les possibilités sont donc les mêmes pour les habitants des communes rurales et des communes urbaines.

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

La qualité des services à la clientèle s'accroît du fait qu'on segmente sans discriminer et qu'on lie à cette segmentation des garanties pour le service "prior" que les clients choisissent eux-mêmes. Il reste à La Poste à concrétiser ces projets sur le terrain. En tout cas, nous avons prévu des clauses d'amendes que les clients pourront faire jouer et qui seront également incluses dans le contrat de gestion.

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

Mais, dans les communes rurales, beaucoup de boîtes aux lettres ne recevront pas souvent cinquante envois par jour de sorte que les services à la clientèle régresseront, ce que je déplore.

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

L'incident est clos.

05 Question de M. Dirk Pieters au ministre des

van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "de toestand van Taxipost te Halle" (nr. A328)

05.01 Dirk Pieters (CD&V): De divisie Snelpost van De Post plant de onmiddellijke overheveling van de afdeling Halle-Pajottenland en van vijftien arbeidsplaatsen vanuit Halle naar Vilvoorde, via een voorlopige tussenstop in Dilbeek.

Die verhuis zal voor bijkomende mobiliteitsproblemen zorgen op de Brusselse ring. De binnenlandse service D+0, de enige nog winstgevende tak van Taxipost die geen internationale concurrentie ondervindt, bestaat erin dat in de voormiddag opgehaalde goederen nog dezelfde dag bij de bestemming worden afgeleverd. Deze service zal hinder ondervinden van de verhuis.

Verder zijn ook de personeelsleden ontevreden nu de beslissing werd genomen zonder de vakbonden te raadplegen en zonder rekening te houden met de reglementaire beschikkingen ten aanzien van het personeel.

Wat is de reactie van de minister?

05.02 Minister Rik Daems (*Nederlands*): Deze vraag is gebaseerd op gegevens die niet volledig zijn.

De dispatching van Halle wordt geïntegreerd in de dispatching van Dilbeek en wordt in de bestaande gebouwen gehuisvest. Het is de bedoeling dat ze blijft bestaan, maar dat ze zal afhangen van het depot Vlaams-Brabant, dat wellicht in Vilvoorde wordt gelokaliseerd.

In principe wordt er verhuisd in januari 2003, in overleg met personeel en vakbonden.

05.03 Dirk Pieters (CD&V): De beslissing lekte dus te vroeg uit.

Het incident is gesloten.

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

06.01 Pierre Chevalier (VLD): Deze vraag werd al enkele keren op mijn verzoek uitgesteld, zodat ze nu enigszins aan actualiteitswaarde heeft ingeboet. Nu de werken aan de E40 in Ternat afgelopen zijn,

Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "la situation de Taxipost à Hal" (n° A328)

05.01 Dirk Pieters (CD&V): La division Poste rapide de la Poste projette le transfert immédiat du département Hal-Pajottenland et de quinze emplois de Hal vers Vilvorde, avec une étape intermédiaire à Dilbeek.

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

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

Comment le ministre réagit-il?

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

06.01 Pierre Chevalier (VLD): A ma demande, cette question a déjà été reportée à plusieurs reprises, de sorte qu'aujourd'hui, elle a quelque peu perdu de son actualité. A présent que les travaux

is de situatie niet meer zo erg als enkele maanden geleden. Toch stel ik vast dat er op het traject van de E40 tussen Brussel en de kust bijna dagelijks een ongeval gebeurt.

Op 9 september deed er zich in de vroege ochtend een dodelijk verkeersongeval voor ter hoogte van de werkzaamheden in Ternat. Gevolg was een nooit geziene monsterfile, waarvan naar schatting 100.000 à 120.000 chauffeurs op een of andere manier hinder hebben ondervonden en waarbij het economisch verlies op circa 1 miljoen euro wordt geraamd. Volgens een Vilvoordse politierechter was de monsterfile een gevolg van de uiterst trage opruimingswerken en de slechte coördinatie tussen de verschillende ordediensten. De hulpdiensten reden zich vast in de file en de verkeerspolitie had maar één enkele patrouille ingezet om de file in goede banen te leiden.

Welke maatregelen neemt de regering om het aantal ongevallen in de buurt van wegwerkzaamheden zo veel mogelijk te vermijden en om de hulpdiensten in alle omstandigheden zo snel mogelijk de plaats van het ongeval te laten bereiken?

Wat is de oorzaak van de vaak bijzonder trage afwerking van ongevallen in ons land, vergeleken met onze buurlanden? Is dit een gevolg van een gebrek aan coördinatie tussen de verschillende betrokken departementen?

06.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): De organisatie van wegwerkzaamheden is een keuze van de wegbeheerder. Het Vlaamse Gewest, dat verantwoordelijk was voor de werken aan de E40 in Ternat, had geopteerd voor het herleiden van drie rijstroken plus een pechstrook tot drie versmalde rijstroken zonder pechstrook. Bij de keuze om een pechstrook voorlopig op te heffen wordt een afweging gemaakt tussen mobiliteitsvereisten enerzijds en de impact op de verkeersveiligheid anderzijds. Tot het opheffen van een pechstrook mag slechts in uitzonderlijke gevallen beslist worden. De opheffing moet beperkt zijn in tijd en ruimte, er moeten voldoende vluchthavens aangelegd worden en er moet voor voldoende aankondigingen gezorgd worden. In het verdrag dat de internationale afspraken in verband met de E-wegen bevat, wordt expliciet verwezen naar de noodzakelijke aanwezigheid van pechstroken.

(*Frans*) Autosnelwegen moeten een pechstrook hebben die minstens 2,5 meter (3 meter in geval van druk vrachtwagenverkeer) breed moet zijn.

de l'E40 à Ternat sont terminés, la situation est moins grave qu'il y a quelques mois. Néanmoins, je constate que sur le trajet de la E 40 entre Bruxelles et le littoral, les accidents sont presque quotidiens.

Le 9 septembre, un accident mortel s'est produit tôt le matin, à la hauteur des travaux de Ternat, provoquant une congestion invraisemblable qui, selon les estimations, a touché d'une manière ou d'une autre 100.000 à 120.000 conducteurs. Les pertes économiques sont évaluées à un million d'euros environ. Aux dires d'un juge de police de Vilvorde, les embouteillages étaient dus à l'extrême lenteur des travaux de déblaiement et à la mauvaise coordination entre les différents services d'ordre. Les services de secours se sont retrouvés bloqués dans les encombrements et la police de la circulation n'a dépêché qu'une patrouille pour fluidifier le trafic.

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

Pourquoi les interventions sont-elles aussi lentes en cas d'accidents en Belgique, par comparaison avec les pays voisins? Faut-il y voir un manque de coordination entre les différents départements concernés?

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

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

(Nederlands) Er wordt in dit verdrag echter niets gezegd over het tijdelijk elimineren van pechstroken bij wegwerkzaamheden.

Artikel 38 van het verkeersreglement bepaalt dat elke weggebruiker onmiddellijk de weg moet vrijmaken en voorrang moet verlenen aan een prioritaair voertuig dat wordt aangekondigd via een geluidstoestel. Zo nodig moet er zelfs gestopt worden. Voor de plaats van het ongeval op de E40 is er wel degelijk een pechstrook. Dat de hulpdiensten veel moeite hadden om tot aan het ongeval te geraken, had ongetwijfeld te maken met het gedrag van de chauffeurs in de file en hun gebrek aan burgerzin.

Het wetsontwerp betreffende de verkeersveiligheid, dat momenteel in de Kamer wordt besproken, bevat een ontwerp-KB dat de overtredingen in verschillende categorieën indeelt. Het niet-eerbiedigen van artikel 38 van het verkeersreglement zal voortaan als een zware overtreding van de tweede graad beschouwd worden.

06.03 Pierre Chevalier (VLD): Ik zou een lans willen breken voor een betere coördinatie tussen de diverse ministers die bij de problematiek van verkeersongevallen bij wegwerkzaamheden betrokken zijn: de gewestministers en de federale ministers van Binnenlandse Zaken en Verkeersveiligheid.

Ik pleit ook voor een verhoogde aanwezigheid van de ordediensten bij ongevallen. De impact van verkeersongevallen op de mobiliteit moet zo beperkt mogelijk worden gehouden. Men mag niet uit het oog verliezen dat chauffeurs die in een monsterfile terechtkomen, bijna zichtbaar verzuren.

Het incident is gesloten.

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

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Een tweede spoorontsluiting is onmisbaar voor de Antwerpse haven. Naar verluidt gaf de Vlaamse regering de NMBS hierover een onderzoeksopdracht. Daarbij wil men de haalbaarheid van een tunnel onder de Nete te Lier onderzoeken. Hierover werd toch al onderzoek verricht. Waarom dan deze tweede opdracht?

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

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

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

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

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

L'incident est clos.

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

07.01 Servais Verherstraeten (CD&V): Le deuxième désenclavement constitue une absolue nécessité pour le port d'Anvers. Il semble que le Gouvernement flamand ait chargé la SNCB d'une étude à ce sujet. Il s'agit d'envisager la possibilité d'aménager un tunnel sous la Nèthe à Lierre. Pourtant, une étude a déjà été menée à ce propos. Pourquoi dès lors cette seconde étude? Quand un

Wanneer mogen we een advies verwachten?

Blijkbaar laat men dus ook de link met de IJzeren Rijn vallen. Is dat een keuze van de Vlaamse regering of van onze spoorwegmaatschappij? Mijn inziens moet men die link bewaren, zodat men tussen Antwerpen en Lier goederen- en passagiersverkeer gescheiden kan houden, waardoor er capaciteit vrijkomt voor een voorstadsnet voor reizigers.

Als er geen tunnel komt in Lier, wil de NMBS een hoog viaduct bouwen, dat de leefbaarheid van de stad zal aantasten. Kan de minister zulks aanvaarden?

07.02 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Het is niet op verzoek van de Vlaamse regering dat de NMBS een nieuw onderzoek naar ondergrondse alternatieven start, maar op verzoek van het gemeentebestuur. In dat onderzoek komen aspecten als technische en financiële haalbaarheid aan bod, maar ook veiligheid, milieu en dergelijke. Het rapport wordt in het voorjaar van 2003 verwacht.

De NMBS heeft interesse voor een aansluiting op de IJzeren Rijn in Lier, waardoor lijn 15 Lier-Mortsel wel degelijk ontlast zou worden.

Als er in Lier toch een viaduct over de beide Netten moet komen, moet dat maximaal worden geïntegreerd in de omgeving en moet de woonleefbaarheid zo weinig mogelijk schade ondervinden. Om de negatieve effecten te milderen wordt overleg gepleegd met de stad.

07.03 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Welke gemeenten vragen zo een onderzoek?

07.04 Minister **Isabelle Durant** (*Nederlands*): Dat moet ik navragen, maar ik vermoed dat er meer dan één gemeente is.

07.05 **Servais Verherstraeten** (CD&V): Met de verbinding naar lijn 15 moet men behoedzaam zijn, want dat zal gevolgen hebben voor gemeenten als Nijlen en Grobbendonk.

Men wil de nadelige effecten van een Neteviaduct voor Lier milderen, maar zo een brug blijft hoe dan ook een draak. Daarom moet de tunnel technisch en financieel haalbaar worden gemaakt.

avis sera-t-il rendu?

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

S'il n'est pas procédé au creusement d'un tunnel à Lierre, la SNCB veut construire un viaduc qui nuirait à la viabilité de la ville. La ministre peut-elle admettre pareille situation?

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

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

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

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

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

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

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

points de vue technique et financier.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

De vergadering wordt gesloten om 15.20 uur.

La séance est levée à 15.20 heures.