



CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

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

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

lundi

06-06-2005

Après-midi

maandag

06-06-2005

Namiddag

<i>cdH</i>	<i>centre démocrate Humaniste</i>
<i>CD&V</i>	<i>Christen-Democratisch en Vlaams</i>
<i>ECOLO</i>	<i>Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales</i>
<i>FN</i>	<i>Front National</i>
<i>MR</i>	<i>Mouvement réformateur</i>
<i>N-VA</i>	<i>Nieuw-Vlaamse Alliantie</i>
<i>PS</i>	<i>Parti socialiste</i>
<i>sp.a-spirit</i>	<i>Socialistische Partij Anders – Sociaal progressief internationaal, regionalistisch integraal democratisch toekomstgericht</i>
<i>Vlaams Belang</i>	<i>Vlaams Belang</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 stuk 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 vertaalde 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>MOT</i>	<i>motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)</i>	<i>MOT</i>	<i>moties tot besluit van interpellaties (beige gekleurd papier)</i>

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

SOMMAIRE

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier PRIOR par La Poste" (n° 6919)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités d'ABX vers La Poste" (n° 6920)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à l'atelier de traction GCR de Charleroi-Sud de la SNCB" (n° 6989)

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

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application de Géoroute et Poststation à La Poste" (n° 7012)

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

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme à La Poste" (n° 6890)

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

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les freins de voie de la gare de Monceau" (n° 7005)

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

Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 124 Charleroi-Bruxelles" (n° 7006)

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

Question de Mme Valérie Debue au vice-premier

INHOUD

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van de PRIOR-zendingen door De Post" (nr. 6919)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overdracht van bepaalde activiteiten van ABX naar De Post" (nr. 6920)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR)" (nr. 6989)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van Georoute en Poststation bij De Post" (nr. 7012)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ziekteverzuim bij De Post" (nr. 6890)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de railremmen in het station van Monceau" (nr. 7005)

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

Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 124 Charleroi-Brussel" (nr. 7006)

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

Vraag van mevrouw Valérie Debue aan de vice-

ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du projet relatif à la construction et à la modernisation des centres de tri postaux" (n° 7021)

Orateurs: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het plan inzake de bouw en de modernisering van de postsorteercentra" (nr. 7021)

Sprekers: **Valérie De Bue, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 7041)

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

Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 7041)

Sprekers: **Olivier Chastel, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Questions jointes de
- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7076)

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins postaux" (n° 7125)

Orateurs: **Philippe De Coene, Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Samengevoegde vragen van
- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7076)

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "postwinkels" (nr. 7125)

Sprekers: **Philippe De Coene, Francis Van den Eynde, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les infrastructures pour personnes handicapées dans les gares dans la région située entre la Dendre et le pays de Waas" (n° 7112)

Orateurs: **Greta D'hondt, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gehandicaptenvoorzieningen in de spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 7112)

Sprekers: **Greta D'hondt, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Stef Goris au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire directe entre Verrijk et Bruxelles" (n° 7091)

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

Vraag van de heer Stef Goris aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding van Verrijk naar Brussel" (nr. 7091)

Sprekers: **Stef Goris, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet pilote de la SNCB relatif aux connexions internet sans fil" (n° 7129)

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

Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject van de NMBS met draadloos surfen" (nr. 7129)

Sprekers: **Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de stationnement gratuites" (n° 7196)

Orateurs: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques

Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis parkeerplaatsen" (nr. 7196)

Sprekers: **Patrick De Groote, Johan Vande Lanotte**, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven

- | | | | |
|---|----|--|----|
| <p>Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réintroduction de la carte de rappel par La Poste" (n° 7223)</p> <p><i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 33 | <p>Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinvoering van het herinneringsbriefje bij De Post" (nr. 7223)</p> <p><i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 33 |
| <p>Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le raccourcissement de la période prescrite pour le remplacement de titres de paiement égarés" (n° 7233)</p> <p><i>Orateurs:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 35 | <p>Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verkorten van de periode voor de vervanging van verloren betaaltitels" (nr. 7233)</p> <p><i>Sprekers:</i> Roel Deseyn, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 35 |
| <p>Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bâtiments des gares" (n° 7255)</p> <p><i>Orateurs:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques</p> | 36 | <p>Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stationsgebouwen" (nr. 7255)</p> <p><i>Sprekers:</i> Eric Massin, Johan Vande Lanotte, vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven</p> | 37 |

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

du

LUNDI 6 JUIN 2005

Après-midi

COMMISSIE VOOR DE
INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE
OVERHEIDSBEDRIJVEN

van

MAANDAG 6 JUNI 2005

Namiddag

De vragen en interpellaties vangen aan om 14.54 uur.
Voorzitter: de heer Francis Van den Eynde.
Les questions et les interpellations commencent à 14.54 heures.
Président: M. Francis Van den Eynde.

01 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la distribution du courrier PRIOR par La Poste" (n° 6919)

01 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de uitreiking van de PRIOR-zendingen door De Post" (nr. 6919)

01.01 **Olivier Chastel** (MR): Monsieur le ministre, ma première question vise effectivement la distribution du courrier Prior. Il semble que La Poste a du mal à tenir ses objectifs et aura du mal, cette année, à tenir ses objectifs notamment en ce qui concerne la distribution du courrier Prior, puisqu'elle nous prévient déjà que ses objectifs pour 2005 sont inatteignables. Pourtant, il était clairement stipulé dans le contrat de gestion entre l'Etat et La Poste que la distribution du courrier Prior à J+1 devait être effective à 94% en 2005. On peut, d'ores et déjà, dire que cela ne sera pas le cas.

De deux choses l'une: soit le contrat de gestion doit être considéré comme rencontrant un certain nombre d'objectifs inaccessibles, une sorte de timbale hypothétique, soit il est effectivement conçu pour être respecté et, dès lors, il n'est pas acceptable que l'un des contractants y déroge.

Il est vrai que l'année avait commencé de manière plutôt prometteuse. En tout cas par rapport aux derniers chiffres de 2004, l'évolution était sensible. La Poste n'a pas pris suffisamment en compte un certain nombre de paramètres pour déterminer les objectifs à atteindre. Je ne souhaite pas non plus que La Poste diminue ses ambitions et ses objectifs mais il me semble que nos citoyens ont droit à un minimum de respect. S'ils apposent un timbre Prior sur une enveloppe, c'est qu'ils estiment que ce courrier doit être distribué le lendemain matin.

Les plaintes sont de plus en plus nombreuses à l'encontre de La Poste. Je pense que cela s'explique par le fait que le citoyen s'attend à pouvoir bénéficier d'un service qu'on lui a promis, notamment via les chiffres inscrits dans le contrat de gestion en matière d'objectifs pour La Poste.

01.01 **Olivier Chastel** (MR): In het beheerscontract van De Post staat dat 94 percent van de Prior-zendingen op D+1 moeten worden uitgereikt. De Post heeft er echter reeds zelf voor gewaarschuwd dat ze die doelstelling in 2005 niet kan waarmaken. Het beheerscontract moet door beide contractanten worden nageleefd. Zoniet is het niet veel meer dan bedrieglijke reclame.

In vergelijking met 2004 was 2005 nochtans goed begonnen. Bij het bepalen van haar doelstellingen heeft De Post onvoldoende rekening gehouden met een aantal parameters.

De Post moet haar klanten ernstig nemen. Als men op een zending een Prior-zegel kleeft, mag men toch verhoppen dat ze de volgende dag bij de bestemming aankomt. Het aantal klachten over De Post neemt thans echter overhand toe.

Welke maatregelen zal De Post nemen om te voorkomen dat dit een recurrent fenomeen wordt?

Pouvez-vous me dire, monsieur le ministre, quelles mesures entend prendre La Poste pour pallier cette problématique afin que ce genre de phénomène ne devienne pas récurrent?

01.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, le contrat de gestion prévoit des objectifs à atteindre qui sont, comme vous le savez, assez élevés, à savoir 94% de distribution en J+1 pour le Prior.

En 2003, la plupart du temps, ce pourcentage s'élevait à 82, 85 ou 88%. Nous ne sommes arrivés qu'une seule fois à plus de 90% (91,2%) en novembre 2003. La Poste a essayé d'augmenter ce pourcentage en 2004 (...)

Pour 2004, l'objectif était de faire monter ce chiffre et nous sommes arrivés à 90% la plupart du temps. Donc 2004 fut une année plus performante que 2003, à l'exception des mois de novembre et de décembre. Les premiers mois de 2005 ont été meilleurs, avec un taux supérieur à 91% en avril 2005. Le mois de mars a été moins bon avec un taux de 86,5%. En ce qui concerne le J+2, l'objectif de 94% est atteint.

L'analyse des chiffres montre que nous atteignons dans la plupart des cas nos objectifs en ce qui concerne la collecte, le transport et les centres de tri. Mais, en ce qui concerne les bureaux distributeurs, nous n'y arrivons pas.

On y arrive à peu près dans 520 bureaux sur les 547. Mais 20 à 30 bureaux posent problème en raison d'un climat historique. Lorsqu'il y a un conflit social, les conséquences subsistent durant des années. J'ai personnellement visité un bureau de poste de ma région, celui de Coxyde pour ne pas le citer, qui a connu des tensions sociales, il y a dix ans. Depuis deux ans seulement, les choses commencent à changer. J'ai eu l'occasion de discuter avec de nombreuses personnes de ce bureau. Des problèmes se posaient entre les membres du personnel, notamment avec le chef de bureau. Un tel conflit a pour conséquence que les gens ne s'entraident pas. Chacun effectue son travail partant du principe que si un problème se pose chacun "tire son plan". Il n'y a pas de cohésion. Or, sans cohésion, rien n'est possible. Il y a toujours quelqu'un qui est malade ou un problème qui se pose. Il faut donc que l'on puisse compter sur les membres du personnel, ce qui n'était pas le cas. A Coxyde, par exemple, la distribution du courrier a laissé à désirer durant des années en raison du conflit social. Aujourd'hui, la plupart des membres du personnel ne sont plus les mêmes et les choses vont mieux. C'est pour ainsi dire toujours ce genre de problème qui se pose dans les 20 à 30 bureaux concernés. Notre tâche aujourd'hui est de trouver, en collaboration avec le personnel, une meilleure cohésion dans ces bureaux.

Le pourcentage global de 94% dans les différents secteurs est donc atteint mais 20 à 30 bureaux doivent encore faire des efforts. C'est ce à quoi nous allons nous atteler dans les mois qui viennent. Cet effort est possible même si les choses ne sont pas faciles. En effet, quand on considère la chaîne (la collecte, le centre de tri et le transport), si dans 99% des cas le travail est effectué durant le jour, mais que des problèmes se posent dans 1% des cas, globalement on n'atteint plus

01.02 Minister Johan Vande Lanotte: Conform het beheerscontract moest 94 procent van de Priorzendingen op D+1 worden uitgereikt.

In 2003 werd gedurende aan aantal maanden tussen 82 en 88 procent bereikt maar slechts één keer, in november 2003, werd 91 procent gehaald. In 2004 werd in de meeste maanden 90 procent bereikt. In de eerste maanden van 2005 werden niet zo'n goede resultaten gehaald, maar in april haalde De Post 91 procent. Voor D+2, wordt 94 procent bereikt. Het probleem houdt geen verband met de ophaling, het vervoer of de sorteercentra maar is uitsluitend terug te brengen tot twintig à dertig uitreikingskantoren op 547.

Doorgaans is het naar aanleiding van een sociaal conflict, dat soms van vroeger dateert, dat er zich in die kantoren problemen voordoen waardoor de postbestelling jarenlang te wensen overlaat. Om de toestand te verbeteren hebben wij in die twintig tot dertig kantoren tal van mensen vervangen, maar er zal nog een betere cohesie moeten komen.

Om tegen het einde van het jaar het cijfer van 94 procent te halen, zullen wij een moeilijke maar haalbare inspanning moeten leveren. Het management van De Post wil die doelstelling bereiken en ik zie niet in waarom wij geen betere resultaten kunnen halen dan in andere landen.

l'objectif de distribution de 94% à J+1.

On va essayer d'aller le plus loin possible, même s'il est pratiquement impossible d'atteindre encore les 94%. J'insiste sur le fait qu'on travaille à augmenter ce chiffre et qu'on pourrait y arriver en fin d'année. Ce n'est pas encore la moyenne pour 2004-2005 mais on y arrive lentement. Voilà la situation actuelle. Le management de La Poste veut tout faire pour arriver à ce critère. On aurait alors la qualité la plus élevée en Europe. D'après ce calcul, la qualité serait beaucoup plus élevée que dans les autres pays mais je ne vois pas pourquoi cela ne pourrait pas être le cas.

01.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour votre réponse. Il me vient à l'esprit une question complémentaire: êtes-vous toujours favorable à terme à la suppression du J+2?

01.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Oui. D'ailleurs, c'est ce qui est prévu dans le contrat de gestion.

01.05 Olivier Chastel (MR): Dans quel délai? Comment envisage-t-on les choses?

01.06 Johan Vande Lanotte, ministre: On a toujours dit qu'une fois que les centres de tri seraient opérationnels, la différence entre Prior et non-Prior devrait disparaître pour les particuliers et tout devrait être distribué à J+1. Je parle ici des services postaux aux particuliers. Il en va autrement pour les grands envois, pour les entreprises à qui une livraison dans les trois jours convient parfaitement. Seulement, il y a pour l'instant un problème d'ordre archéologique à Liège. On a mis à jour un site archéologique et on attend de savoir si on peut poursuivre les travaux à Liège.

01.03 Olivier Chastel (MR): Een bijkomende vraag: bent u nog altijd voorstander van de afschaffing van D+2?

01.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ja, dat staat trouwens in de beheersovereenkomst.

01.05 Olivier Chastel (MR): Wanneer en op welke manier zal dat gebeuren?

01.06 Minister Johan Vande Lanotte: Wanneer de sorteercentra operationeel zullen zijn, zou het verschil tussen Prior en niet-Prior voor de particulieren moeten verdwijnen en zou alles op D+1 moeten worden uitgereikt. Voor de bedrijven die genoeg nemen met een uitreiking binnen de drie dagen liggen de zaken anders. Er is op dit ogenblik echter een probleem in Luik: daar werd een archeologische site ontdekt en het is nog niet zeker dat de werken er kunnen worden voortgezet.

01.07 Olivier Chastel (MR): Une deuxième place Saint-Lambert!

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

02 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le transfert d'activités d'ABX vers La Poste" (n° 6920)

02 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de overdracht van bepaalde activiteiten van ABX naar De Post" (nr. 6920)

02.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question est relative à une information parue dans la presse voici quelques semaines à propos d'un accord qui serait intervenu entre La Poste et ABX concernant le transfert d'activités du département des petits colis internationaux d'ABX vers Taxipost, sans transfert de personnel. Ce transfert se ferait sans l'activité de dédouanement qui resterait au sein d'ABX.

02.01 Olivier Chastel (MR): Volgens een bericht dat in de pers is verschenen, zouden De Post en ABX een akkoord bereikt hebben over de overdracht van activiteiten van de afdeling kleine internationale colli van ABX naar

D'après ces informations, ceci n'aurait aucune conséquence sur l'emploi ni pour ABX, qui perd pourtant une partie de son activité, ni pour ses sous-traitants.

Une des raisons serait l'uniformisation, au niveau européen, de la distribution des petits colis issus des opérateurs postaux; ceci semble assez logique.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous donner des détails concernant cet accord tant au niveau financier que du personnel?

02.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, au début des années 70, l'activité consistant à dédouaner, puis à distribuer en Belgique les petits colis postaux en provenance d'administrations postales étrangères, qui est une mission de service public, avait été confiée par les autorités belges à la SNCB, et non à l'opérateur postal comme dans la plupart des autres pays.

La SNCB avait elle-même confié l'exécution de ce service à sa division SNCB Colis, intégrée par la suite dans ABX Logistics, puis dans ABX Logistics Belgium.

Des discussions ont lieu depuis de nombreuses années entre la SNCB et La Poste dans le but de collaborer dans différents domaines mais elles n'ont jamais abouti. A deux reprises, le gouvernement a décidé de faire changer la situation mais ses décisions n'ont jamais été exécutées. A l'heure actuelle, étant donné que le ministre compétent est le même pour les deux sociétés, rien ne s'opposait à trouver une solution.

Aussi, sans nécessairement beaucoup d'enthousiasme, il est apparu qu'un accord était possible, par lequel La Poste et ABX Logistics trouveraient avantage à collaborer dans le domaine du traitement des colis postaux internationaux destinés majoritairement à des clients privés.

En effet, la distribution de ce type de colis s'adresse surtout à une clientèle de particuliers, comme celle de La Poste, et est proche des activités de "core business" de La Poste. L'activité de dédouanement de ces colis cadre dans l'activité d'organisation des flux internationaux de transport, ce qui est plutôt le métier de base d'ABX.

Un accord commercial est en cours de finalisation entre les deux entreprises qui, après une certaine hésitation, collaborent à présent volontairement. Elles veulent, le plus rapidement possible, clôturer cet accord par lequel, d'une part, ABX exécuterait des activités de dédouanement pour le volume des colis de La Poste et de Taxipost et, d'autre part, Taxipost distribuerait en Belgique les colis postaux internationaux actuellement traités par ABX.

Aucun transfert de personnel n'est prévu entre les deux sociétés. Cet accord n'aurait pas d'impact significatif sur l'emploi dans les deux sociétés puisqu'il s'agit d'un simple échange d'activités, mais tout le monde se spécialise dans ce qui lui est propre: dédouanement pour ABX et distribution pour La Poste.

Taxipost (zonder de dedouaneringsactiviteit), zulks zonder dat er een overheveling van personeel plaatsvindt. Volgens dat bericht zou dat geen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid bij ABX of de onderaannemers.

Kan u meer details over dat akkoord geven, zowel wat het financieel aspect betreft als inzake de gevolgen voor het personeel?

02.02 Minister Johan Vande Lanotte: In het begin van de jaren 70 werd de activiteit die erin bestond de kleine colli van buitenlandse postbedrijven te dedouaneren en nadien in ons land uit te reiken, toevertrouwd aan de NMBS, en niet aan de postoperator zoals in andere landen. De NMBS had de uitvoering van die dienst toevertrouwd aan haar pakjesafdeling, die nadien in ABX werd geïntegreerd.

De NMBS en De Post voeren al jarenlang gesprekken teneinde tot een samenwerking op verschillende gebieden te komen. De regering heeft tot tweemaal toe beslist de situatie te wijzigen, doch zonder resultaat. Omdat eenzelfde minister nu bevoegd is voor de twee bedrijven zal men een oplossing kunnen uitwerken!

Het is gebleken dat een akkoord mogelijk was en dat De Post en ABX Logistics zouden kunnen samenwerken op het gebied van de verwerking van internationale postcolli bestemd voor particuliere cliënten.

Die colli zijn vooral bestemd voor de particuliere cliënten van De Post. De dedouaneringsactiviteit kadert in de organisatie van de internationale vervoersstromen, en dat behoort veeleer tot het takenpakket van ABX.

Beide bedrijven leggen momenteel de laatste hand aan een commercieel akkoord. ABX zou

dedouaneringsactiviteiten uitvoeren voor de colli van De Post en Taxipost en Taxipost zou de momenteel door ABX verwerkte internationale postcolli in België bestellen.

Er is in geen enkele overheveling van personeel voorzien. Dat akkoord zou geen gevolgen hebben voor de werkgelegenheid aangezien het om een eenvoudige uitwisseling van activiteiten gaat, waarbij elk bedrijf zich in zijn specifieke taken specialiseert: dedouanering voor ABX en bestelling voor De Post.

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

03 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les investissements à l'atelier de traction GCR de Charleroi-Sud de la SNCB" (n° 6989)

03 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de investeringen in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR)" (nr. 6989)

03.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, si vous le permettez, je vais commencer en posant une question qui n'était pas reprise dans ma question écrite. J'ai été surpris de voir la réalisation d'une conférence de presse de nature politique au sein d'un atelier de la SNCB. Je ne savais pas que, au sein de la SNCB, on organisait des conférences de presse, des visites.

En l'occurrence, un de nos collègues a organisé, voilà une quinzaine de jours, une conférence de presse. A ma grande surprise, il était accompagné du directeur général du matériel de la SNCB, M. Jean Denayer. Je voudrais donc vous entendre au sujet de cette possibilité qu'ont les parlementaires d'entrer dans les lieux de la SNCB, d'y effectuer des conférences de presse et d'y annoncer d'hypothétiques bonnes nouvelles. Cela est particulier. Je suis membre de cette commission depuis six ans et c'est la première fois que je vois ce genre de chose. Quand le ministre invite à visiter un service de la SNCB, on s'y rend ensemble. J'imagine d'ailleurs qu'on demande la permission à la SNCB.

A la suite de cette visite ou de cette conférence de presse – on appelle cela comme on veut –, la presse, présente dans l'atelier GCR de traction de Charleroi-Sud, s'est fait l'écho de nouvelles plutôt réjouissantes pour la région de Charleroi puisque cette conférence de presse visait à mettre en perspective le développement de l'atelier de traction de Charleroi. Les bonnes nouvelles étant confirmées par M. Jean Denayer, le directeur général.

L'atelier est moderne et a obtenu la certification ISO 9001. Lors de cette conférence, on a annoncé que l'atelier de Charleroi se chargerait à l'avenir de l'entretien des rames RER durant toute la période de garantie – à savoir 15 mois – et de la maintenance, après

03.01 Olivier Chastel (MR): Ik wil eerst een onderwerp aansnijden dat niet in mijn schriftelijk ingediende vraag staat. Met verbazing heb ik vastgesteld dat een parlements lid een persconferentie in een werkplaats van de NMBS heeft gehouden. Graag vernam ik uw standpunt over het feit dat parlementsleden blijkbaar van de infrastructuur van de NMBS kunnen gebruik maken om er op een persconferentie vermeend goed nieuws te verkondigen. Ik zit al zes jaar in de commissie en het is de eerste keer dat ik iets dergelijks meemaak.

De persconferentie vond plaats in de NMBS-tractiewerkplaats Charleroi-Zuid (GCR). De aanwezige pers nam het positieve nieuws over dat trouwens werd bevestigd door de heer Denayer, directeur-generaal materiaal van de NMBS die de persconferentie bijwoonde.

Het is een moderne werkplaats die het kwaliteitslabel ISO 9001 heeft

la période de garantie, de la moitié des machines. La conférence de presse était à ce point précise qu'on y a annoncé 60 nouveaux emplois à l'atelier de Charleroi grâce à l'entretien du RER, et ce avec la caution de ce directeur de la SNCB.

J'aurais voulu entendre, tant de votre part que de celle de la SNCB, la confirmation de la création d'emplois nouveaux de par l'entretien des rames RER à Charleroi. J'aurais également voulu savoir si, oui ou non, derrière cette promesse, on va enfin moderniser cet atelier. En effet, si on doit y entretenir les rames RER, ce dernier n'est, aujourd'hui, plus tout à fait équipé, notamment pour entretenir les roues des machines sans les démonter, car il manque encore un certain nombre d'équipements importants pour pérenniser l'activité au sein de cet atelier.

gekregen. Op die conferentie werd aangekondigd dat de werkplaats in Charleroi voor het onderhoud van de GEN-treinstellen gedurende de waarborgperiode (vijftien maanden) zou instaan. Daarna zou er nog het onderhoud van de helft van de stellen plaatsvinden. Men heeft tevens aangekondigd dat voor het onderhoud van de GEN-stellen zestig nieuwe personeelsleden in dienst zouden worden genomen.

Bevestigt u dat het onderhoud van de GEN-treinstellen in Charleroi voor extra banen zal zorgen? Zal deze werkplaats gemoderniseerd worden? De werkplaats is immers niet meer terdege uitgerust voor het onderhoud van de GEN-treinstellen, en meer bepaald voor het onderhoud van de wielen van de locomotieven zonder demontage.

03.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, monsieur Chastel, le cahier de charges pour l'achat des rames RER prévoit en effet que l'entretien de ce nouveau matériel sera assuré, pendant la période de garantie, à l'atelier de Charleroi par du personnel SNCB, mais aux frais et sous la responsabilité du constructeur. Une fois la période de garantie expirée, ce sera la SNCB qui effectuera l'entretien, aussi à Charleroi.

Les aménagements éventuels de l'atelier de Charleroi devront être décidés lorsque la SNCB aura définitivement porté son choix sur un type de matériel RER. L'atelier sera adapté à ce moment pour assurer, de la manière la plus efficace possible, la maintenance de ce matériel spécifique. C'est aussi à ce moment que l'on pourra s'exprimer définitivement en ce qui concerne le personnel nécessaire.

03.02 Minister Johan Vande Lanotte: In het bestek voor de aankoop van de GEN-treinstellen staat inderdaad dat het onderhoud tijdens de garantieperiode in de werkplaats van Charleroi zal worden uitgevoerd door NMBS-personeel, op kosten en onder de verantwoordelijkheid van de constructeur. Ook na het verstrijken van de garantietijd zal de NMBS instaan voor het onderhoud, dat in Charleroi zal gebeuren.

Over eventuele aanpassingen van de werkplaats zal beslist moeten worden bij de keuze van het type materieel voor de GEN-treinstellen. De werkplaats zal dan afgestemd worden op het onderhoud van dit specifieke materieel. Pas dan zal men zich ook kunnen uitspreken over het personeelsvraagstuk.

03.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, votre réponse n'est pas terrible. Je m'en contenterai, puisque vous ne savez pas me l'inventer; elle vous vient en droite ligne de la SNCB. Néanmoins, je suis quelque peu déçu. En effet, entre ce que la SNCB annonce sur le terrain, par le biais d'une conférence de presse - que vous n'avez d'ailleurs pas évoquée - avec tantôt un syndicat, tantôt un directeur

03.03 Olivier Chastel (MR): Ik ben niet bepaald kapot van uw antwoord! Ik zal er niettemin genoeg mee nemen, want u verwoordt uiteindelijk het antwoord van de NMBS. Dat neemt niet weg

pouvant ainsi faire un peu de propagande, etc.

dat ik teleurgesteld ben.

U antwoordde echter niet op de principiële vraag betreffende de organisatie van een persconferentie door een parlementslid in de lokalen van de NMBS.

03.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je n'ai pas dit cela!

03.05 Olivier Chastel (MR): Je vous ai posé la question parce que c'est ce qui s'est passé!

03.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je ne suis pas au courant de cela. Cet élément ne figurait d'ailleurs pas dans votre question!

03.07 Olivier Chastel (MR): Je vous demande votre avis sur le principe.

03.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Pour être honnête, je l'ai fait, moi aussi, il y a quelques années. Cela ne veut pas dire que c'est bien.

03.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ik deed jaren geleden hetzelfde, wat niet wil zeggen dat het in orde is.

03.09 Olivier Chastel (MR): Votre réponse a en tout cas le mérite d'être honnête!

03.09 Olivier Chastel (MR): Dat is ten minste een eerlijk antwoord. Betekent het echter dat de werken in die werkplaats zullen worden uitgevoerd?

Quant à la question de savoir si les travaux en conséquence seront réalisés à l'atelier de traction ...

03.10 Johan Vande Lanotte, ministre: Que voulez-vous dire par "travaux"?

03.11 Olivier Chastel (MR): L'atelier de traction attend un certain nombre de travaux.

03.12 Johan Vande Lanotte, ministre: C'est seulement quand l'entretien devra être fait là-bas que l'on commencera les travaux.

03.12 Minister **Johan Vande Lanotte**: Er worden uitsluitend werken uitgevoerd met het oog op het onderhoud.

03.13 Olivier Chastel (MR): Pourtant, aujourd'hui, pour l'entretien des locomotives et des wagons, il y a déjà un problème. En effet, il n'est pas possible d'entretenir les wagons et les locomotives sans en démonter les roues. Il manque le mécanisme nécessaire pour le faire.

03.13 Olivier Chastel (MR): Er doet zich vandaag al een probleem voor wat het onderhoud van de locomotieven en de treinstellen betreft; dat kan niet worden uitgevoerd zonder de wielen te demonteren, omdat het noodzakelijke mechanisme ontbreekt.

03.14 Johan Vande Lanotte, ministre: Dans le cadre de la restructuration de la SNCB, les ateliers constituent les points les plus discutés. A ce niveau, les investissements tardent. Il est difficile de connaître le sort de tous les ateliers. C'est un problème très difficile au sein de la SNCB. Ce volet sera au cœur de la discussion à la fin

03.14 Minister **Johan Vande Lanotte**: Bij de herstructurering van de NMBS staan de werkplaatsen het meest ter discussie en de investeringen

de l'année sur le nouveau plan d'entreprise. Dans l'intervalle, je serais fort surpris que l'on fasse beaucoup d'investissements dans les ateliers, sauf évidemment des investissements dans le but d'augmenter l'efficacité, etc.

Mais globalement, il faut attendre la fin de l'année pour savoir ce que deviendront les ateliers.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

04 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'application de Géoroute et Poststation à La Poste" (n° 7012)

04 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de toepassing van Georoute en Poststation bij De Post" (nr. 7012)

04.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, ma question suivante vise à faire le point sur la mise en application à La Poste à la fois de Poststation et de Géoroute. Les chiffres en ma possession datent de fin août 2004 et je voulais donc les actualiser.

La mise en œuvre du logiciel Poststation visant à une plus grande facilité des opérations au guichet et, par là même, à plus de disponibilité du personnel pour servir le client, concernait 1.121 sur les 1.360 bureaux.

A la même période, Géoroute – l'autre logiciel garantissant la réforme de La Poste vers une plus grande efficacité –, qui permet de calculer, de tracer et donc d'optimiser les tournées effectuées par les facteurs, était installé dans 359 des 600 bureaux prévus. Là, on accusait un certain retard dans la mise en place de ce logiciel dans les bureaux distributeurs; nous en avons déjà parlé en suffisance.

Au-delà du fait que le programme ne fait pas l'unanimité dans le personnel, les facteurs reprochant à Géoroute l'inverse de ce qu'il devait amener en matière d'efficacité, au-delà de ce bilan, pourriez-vous me donner l'état d'avancement précis, à la fois dans les bureaux distributeurs pour Géoroute et dans les bureaux de La Poste pour Poststation, quant à leur mise en application?

04.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le député, sur les objectifs de Géoroute et de Poststation, ce que vous affirmez ici me semble un peu naïf, permettez-moi de vous le dire.

En effet, quand on dit que Poststation devait permettre une plus grande facilité des opérations au guichet, donc plus de disponibilité pour servir le client, je peux vous dire que l'objectif est atteint. Cela ne signifie pas que le guichetier travaille moins, mais bien qu'il travaille plus pour le commercial: il est davantage à disposition du client.

Quand on examine les chiffres, on constate que le temps disponible pour les opérations commerciales était de 28% avant Poststation et il est de 35% aujourd'hui. Cette différence de 7% permet une plus grande disponibilité du guichetier pour le service à la clientèle. À ce niveau, l'objectif a sûrement été atteint.

blijven uit. Dit probleem zal centraal staan in de besprekingen over het nieuwe bedrijfsplan eind dit jaar. Het zou me verbazen dat er ondertussen nog veel wordt geïnvesteerd.

04.01 Olivier Chastel (MR): In augustus 2004 werden 1.121 van de 1.360 postkantoren uitgerust met het computersysteem PostStation. Dat strekt ertoe de loketverrichtingen te vereenvoudigen. In diezelfde periode werd ook de Georoute-software geïnstalleerd in 359 van de 600 postkantoren op de lijst. Bedoeling van die software is de rondes van de postboden te optimaliseren. De implementatie van Georoute heeft enige vertraging opgelopen, en niet iedereen bij De Post is trouwens even blij met die toepassing.

Kan u nadere toelichting verstrekken over de stand van zaken met betrekking tot de doelstellingen van PostStation en Georoute? Hoe denkt De Post, gelet op voormelde moeilijkheden, de pijnpunten weg te werken?

04.02 Minister Johan Vande Lanotte: In tegenstelling tot wat u beweert, werd de doelstelling van de applicatie PostStation intussen bereikt. De loketbeambten besteden nu 35 procent van hun arbeidstijd, tegen 28 procent vroeger, aan commerciële verrichtingen.

Dankzij de Georoute-software werd bovendien de efficiëntie van de postbodes met 15% verbeterd. Die belangrijke tijdswinst heeft tot de rentabiliteit van De Post in de jaren 2004 en 2005 bijgedragen.

Vous dites que le but de Géoroute était d'optimiser les tournées des facteurs et vous ajoutez que les agents se plaignent de devoir travailler plus vite. Ce n'est pas contradictoire puisque Géoroute a permis d'augmenter de quelque 15% la productivité des facteurs. On a amélioré le système mais cela ne veut pas dire pour autant qu'on dispose de plus de temps, puisqu'on a augmenté aussi le nombre de tâches à remplir. On a augmenté l'activité de 15%, ce qui est énorme. Cela signifie qu'au lieu de cent personnes pour cent tournées, il n'y a plus que 80 agents pour couvrir le même nombre de tournées. C'est une différence très importante. Si La Poste est devenu rentable en 2004 et 2005, c'est en partie grâce à Géoroute.

De mes contacts répétés avec des facteurs, j'ai pu constater que leur travail se fait beaucoup plus rapidement et qu'il est donc plus difficile qu'il y a cinq ans. Il faut dire aussi que les trajets n'étaient plus adaptés depuis sept ou huit ans, en attendant que Géoroute soit mis en place, ce qui a été une erreur, dans le sens où il a fallu adapter en une fois ce qui n'avait pas été adapté pendant des années, ce qui fait que l'écart à combler était beaucoup plus important. Ce fait a très certainement joué.

Il reste pour le moment 50 à 60 personnes en surnombre pour apporter de l'aide mais on peut tout de même dire que Géoroute a porté ses fruits. Augmenter peu à peu la qualité du service rendu avec un personnel moins important, voilà qui me fait conclure que les résultats de Géoroute ont été positifs pour La Poste. La clientèle va s'adapter. Ceux qui, avant, recevaient leur courrier à midi ne nous envoient pas de lettres de remerciement depuis que leur courrier arrive à huit heures, bien entendu. Par contre, ceux qui le recevaient à huit heures et qui le reçoivent maintenant à onze heures nous écrivent pour se plaindre du retard.

Nous recevons effectivement beaucoup de plaintes mais les personnes satisfaites du service n'envoient jamais de lettre de remerciement, on le sait.

04.03 Olivier Chastel (MR): Monsieur le ministre, je vous remercie pour vos explications. Cependant, dans ma question, je souhaitais également connaître l'état d'avancement actuel de l'installation des systèmes.

04.04 Johan Vande Lanotte, ministre: L'installation a commencé partout.

04.05 Olivier Chastel (MR): Poststation est installé dans tous les bureaux de poste et Géoroute dans tous les bureaux distributeurs.

04.06 Johan Vande Lanotte, ministre: L'installation a commencé partout mais n'est pas encore achevée. Un certain nombre de bureaux sont encore au stade de l'exécution, dont une vingtaine bénéficie d'une aide à l'installation; 58 personnes sont temporairement mises à leur disposition, notamment dans les grandes villes.

Hierbij valt op te merken dat de rondes sinds zeven of acht jaar niet meer waren gewijzigd en dat er dus een grotere inspanning moest worden geleverd. Het personeel van het bedrijf krijgt momenteel nog hulp van een zestigtal personen.

Het regent inderdaad klachten, maar men mag niet vergeten dat de tevreden klanten zelden iets van zich laten horen.

De eindbalans van Georoute is echter uitermate positief.

04.03 Olivier Chastel (MR): Kan u meedelen hoever de installatie van de systemen in de postkantoren is gevorderd?

04.06 Minister Johan Vande Lanotte: Alle postkantoren worden thans met beide systemen uitgerust maar die operatie is nog niet overal afgerond. Momenteel kunnen een twintigtal postkantoren tijdelijk een beroep doen op 58 bijkomende beampten.

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

05 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'absentéisme à La Poste" (n° 6890)

05 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het ziekteverzuim bij De Post" (nr. 6890)

05.01 **Eric Massin** (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, les derniers chiffres présentés dans le cadre du projet "Customer first, un avenir pour La Poste" par M. Thijs font état d'une diminution notable du taux d'absentéisme pour cause de maladie entre 2003 et 2004. Cet absentéisme est passé de 9,7% à 8,86%.

Je vous avais interpellé à ce sujet voilà un peu plus d'un an et j'avais mis en exergue la moyenne du nombre de jours d'absence par agent, qui culminait en 2003, pour le Hainaut, à 25,44 jours, moyenne très largement supérieure à la moyenne nationale qui se situait à 18,02 jours. A l'époque, on pouvait partir du constat que l'absentéisme pour cause de maladie était en grande partie imputable aux conditions de travail particulièrement difficiles pour les agents. Ces conditions se traduisaient notamment par une augmentation de la charge de travail, une impossibilité de récupérer les heures supplémentaires, voire de prendre des jours de congé, etc.

A l'époque, vous nous aviez précisé que La Poste était en train de réaliser une analyse plus fine de l'ensemble des résultats dont elle disposait. J'imagine que cette analyse devait aboutir à un plan d'action visant à résorber ce problème structurel. Outre le contrôle stricto sensu des agents malades, des mesures de soutien et d'accompagnement spécifiques pour ces agents ainsi qu'une adaptation de l'organisation du travail s'imposaient.

Un an plus tard, M. le vice-premier ministre peut-il nous renseigner sur les mesures concrètes mises en place en 2004 et sur leur impact sur la diminution du taux d'absentéisme général? Peut-il nous informer sur la distribution de ce taux d'absentéisme par province en 2004, dans la mesure où d'importantes disparités avaient, dans le passé, été constatées? Des mesures adaptées ont-elles été calibrées en fonction des caractéristiques propres à chaque province?

Enfin, il me revient que dans certains bureaux de poste de la région de Charleroi, le taux d'absentéisme a diminué de manière proportionnellement plus importante que la moyenne nationale. Cette diminution trouve-t-elle sa source dans l'application des mesures concrètes dont j'ai fait état ou a-t-elle été facilitée par des recettes locales?

Si c'est le cas, je suppose que celles-ci doivent être riches d'enseignements et pourraient être retenues. La Poste a-t-elle pu identifier ces recettes miracles?

05.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Monsieur le président, monsieur Massin, l'absentéisme est effectivement passé de 9,73%, fin 2003 à 8,83%, fin 2004, ce qui est positif. Toutes les entités de l'entreprise ont collaboré à cette diminution, tant au niveau central, régional que local.

Les entités où l'absentéisme était le plus élevé ont vu leurs chiffres

05.01 **Eric Massin** (PS): In het kader van het project "Customer first: De Post, een bedrijf met toekomst" is gebleken dat het ziekteverzuim bij De Post is gedaald van 9,7 procent in 2003 tot 8,8 procent in 2004

In antwoord op een vraag die ik u stelde over de gemiddelde afwezigheid van het postpersoneel in Henegouwen, verklaarde u vorig jaar dat De Post haar analyse verfijnde met de bedoeling gepaste oplossingen voor dat structurele probleem uit te werken.

Welke maatregelen werden in 2004 genomen en welke invloed hadden ze op het ziekteverzuim in het algemeen?

Werd, in het licht van de grote regionale verschillen, aan specifieke maatregelen gedacht die met de plaatselijke toestand rekening houden?

Zo zou het ziekteverzuim in Charleroi sterker zijn gedaald dan het nationaal gemiddelde. Bestaat daarvoor een plaatselijk recept? Zo ja, is De Post nagegaan welke maatregelen daar werden genomen en is ze van plan ze ook in andere kantoren toe te passen?

05.02 **Minister Johan Vande Lanotte**: Het ziekteverzuim is inderdaad van 9,7 procent in 2003 naar 8,8 procent in 2004 gedaald. Die resultaten zijn te danken aan een nauwe samenwerking tussen de verschillende afdelingen van

diminués dans de plus grandes proportions que celles qui affichaient un taux d'absentéisme bas.

Quelles mesures a-t-on prises?

- Nous avons mis sur pied des actions nationales.
- Nous avons instauré un dialogue plus fin avec les managers de terrain.
- Nous avons amélioré et simplifié les procédures de maladie.
- Nous avons prévu un accompagnement social systématique des malades après 45 jours continus d'absence pour maladie.
- Nous avons organisé un dialogue soutenu avec les organismes de contrôle.

Il s'agit d'actions régionales, zonales et locales. Il ne s'agit donc pas de recettes miracles locales mais bien d'une philosophie globale de La Poste qui a décentralisé au maximum le suivi des malades. Chaque situation spécifique mérite, en effet, un accompagnement, une attention particulière.

Tout cela a donné lieu à une concertation systématique entre tous les managers opérationnels des ressources humaines concernés par l'absentéisme dans les bureaux, à une recherche de solutions personnalisées au cas par cas, aux difficultés dues aux réorganisations, à une recherche d'un poste de travail plus adapté, un meilleur dialogue avec le personnel et à une gestion plus adéquate des octrois des congés et des jours de repos. Il faut savoir que les jours de congé étant plus importants, moins de gens sont malades.

En conclusion, c'est grâce à un meilleur suivi de ces malades que La Poste a pu diminuer son pourcentage d'absentéisme en 2004. Cette approche se poursuit de manière encore plus concrète en 2005.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les freins de voie de la gare de Monceau" (n° 7005)

06 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de railremmen in het station van Monceau" (nr. 7005)

06.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, en décembre dernier, je vous avais interpellé sur la mise en travaux des freins de voie de la gare de triage de Monceau-sur-Sambre.

Cette mise en travaux, je le rappelle, faisait partie des priorités du développement de B-Cargo, dans l'optique d'une optimisation de la production de transport et ressources fret dans le cadre de l'exploitation du corridor Anvers-France.

En réponse à mes différentes interpellations, vous m'aviez répondu que le nouveau plan de transport, entré en vigueur à la mi-décembre 2004, confortait cette option et que celui-ci prévoyait la modernisation des freins de voie de Monceau entre 2004 et 2007 pour un montant estimé de 16 millions d'euros, 300.000 euros étant d'ailleurs prévus en 2005.

Je viens d'apprendre que la mise en travaux des freins de voie ne

het bedrijf. In de afdelingen waar het ziekteverzuim het hoogst was, wordt logischerwijze nu ook de sterkste daling vastgesteld.

Die daling is enerzijds aan een aantal nationale maatregelen, zoals een gerichte dialoog met de terrein-managers, de vereenvoudiging van de ziekteprocedures of de systematische sociale begeleiding van de zieken na 45 dagen, te danken. Anderzijds werd ook een aantal regionale, zonale en lokale maatregelen genomen. Zo werd een systematisch overleg tussen alle operationele managers in het leven geroepen, werd naar individuele oplossingen gezocht en werd de toekenning van de vakantiedagen gerationaliseerd.

Door de zieken meer van nabij te volgen, is De Post erin geslaagd het ziekteverzuim bij zijn personeel in 2004 terug te dringen.

06.01 Eric Massin (PS): In antwoord op een vraag die ik u in december jongstleden over de werken aan de railremmen van het rangeerstation van Monceau-sur-Sambre stelde, bevestigde u dat het nieuwe vervoersplan voorziet in de modernisering van de railremmen van Monceau tussen 2004 en 2007, voor een bedrag dat op 16 miljoen euro wordt geraamd, waarvan 300.000 euro in 2005 zouden worden besteed. Ter herinnering: die modernisering is een van de prioriteiten van B-Cargo.

Het lijkt erop dat men zich in het

s'effectuera pas dans les délais initialement prévus. Il semble que la direction veuille lier celle-ci avec le projet de rectification des 32 voies du faisceau de triage. Cependant, en ce qui concerne ce dossier, aucune formalité n'a encore été entamée: ni étude, ni constitution d'un cahier de charges et appel d'offres.

Les raisons principalement invoquées, sans disposer pour autant de confirmations d'ordre technique, sont que les nouveaux freins de voie ne seraient d'aucune utilité si les voies ne sont pas rectifiées et qu'il existerait un risque que l'ouvrage ne soit pas réceptionné, aussi paradoxal que cela puisse sembler. La conséquence directe serait que le projet global serait reporté au plus tôt à 2009.

Monsieur le ministre, pouvez-vous me renseigner sur cette situation?

Quant au couloir Anvers-France potentialisant un fret d'une dizaine de millions de tonnes par an, ne pensez-vous pas que le report du projet global pourrait avoir un impact sur le développement de celui-ci, compte tenu du fait que la modernisation des freins de voie de la gare de Monceau est une des priorités de B-Cargo?

En termes de solution, ne pensez-vous pas qu'il faudrait découpler les deux projets en prévoyant une réception intermédiaire de la partie freins de voie? Une réception globale du projet quand les voies seraient rectifiées pourrait-elle être envisagée?

S'il s'avère que la rectification des 32 voies du faisceau de triage est indispensable, quelles sont les perspectives de réalisation de cette rectification et les engagements budgétaires à réaliser ou déjà réalisés?

Je vous remercie déjà pour votre réponse.

kader van die werken niet aan het oorspronkelijke tijdschema zal kunnen houden, aangezien de directie dat project gelijktijdig wil uitvoeren met het plan tot verbetering van de ligging van de 32 sporen van de rangeerbundel. Voor dat laatste dossier werd echter nog geen enkele studie uitgevoerd, geen enkel bestek opgesteld en nog geen enkele aanbesteding uitgeschreven.

De redenen die worden aangehaald om die keuze te rechtvaardigen, schuilen in het feit dat nieuwe railremmen nutteloos zijn als de ligging van de sporen niet wordt verbeterd, alsook in het bestaan van een risico van niet-oplevering van de werken, hoe paradoxaal zulks ook moge lijken. Het project in zijn geheel zou aldus tot 2009 worden uitgesteld.

Kan u ons meer toelichtingen over dat dossier verstrekken?

Dreigt het uitstellen van het project in zijn geheel geen effect op de ontwikkeling van de corridor Antwerpen-Frankrijk te hebben?

Zou men niet beter de beide projecten loskoppelen en voorzien in een tussentijdse oplevering van de werken met betrekking tot de railremmen? Zou een algehele oplevering van het project niet kunnen worden overwogen zodra de ligging van de sporen werd verbeterd?

Als een verbetering van de ligging van de 32 sporen van de rangeerbundel onontbeerlijk is, wat zijn dan de vooruitzichten met betrekking tot de realisatie ervan en welke budgettaire vastleggingen zijn daartoe noodzakelijk?

06.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, cher collègue, la société Infrabel est bien consciente de l'importance de la modernisation des freins de voie de Monceau pour B-Cargo et le trafic de marchandises du groupe SNCB. Je puis témoigner que, lorsque nous avons visité Anvers où cela a déjà été fait, les responsables ont insisté sur l'importance de cette modernisation.

06.02 Minister Johan Vande Lanotte: Hoewel Infrabel zich bewust is van het belang van de modernisering van de railremmen in Monceau voor de ontwikkeling van B-Cargo en het

Mais pour obtenir un fonctionnement correct des détecteurs de longueur libre des 32 voies, un bon taux de remplissage de celles-ci et donc un fonctionnement optimal du triage automatisé, il faut un tracé et un profil en long corrects des courbes de départ et des alignements de ces voies, ainsi qu'un bon isolement, une géométrie stable, et ce par des traverses en béton posées sur ballast.

L'étude de la qualité des voies existantes a montré que des adaptations étaient nécessaires pour un bon fonctionnement des freins de voie. Le coût estimé du projet a dû être augmenté de 7 millions d'euros. Ainsi, sans ce changement, le fonctionnement des freins de voie n'est pas optimal.

Le calendrier d'exécution des freins de voie est le suivant:

- préparation des documents d'adjudication pour octobre 2005;
- approbation de l'offre et commande pour avril 2006;
- étude d'exécution par l'adjudicataire pour septembre 2006;
- fabrication et travaux sur site (1^{ère} phase: 16 voies): octobre 2006 à juin 2007;
- fabrication et travaux sur site (2^{ème} phase: 16 voies): août 2007 à avril 2008.

Les travaux d'adaptation des voies seront réalisés par des entreprises séparées en 2006 et 2007. Ces travaux seront menés en parallèle avec ceux relatifs aux nouveaux freins de voie.

Ainsi, à la mi-2008, la gare de triage de Monceau-sur-Sambre devrait être renouvée d'une manière exemplaire.

goederenvervoer van de NMBS-groep, zijn er een aantal voorwaarden voor een optimale werking van het automatische rangeersysteem: een deugdelijk tracé en een goede langsdoorsnede van de bogen van de vertreksproen, een goede spoorligging, goed geïsoleerde sproen en een stabiele geometrie. De bestaande sproen moeten worden aangepast, wat de kosten voor het project met naar schatting zeven miljoen euro zal doen oplopen.

Het tijdpad voor de plaatsing van de railremmen ziet er als volgt uit: voorbereiding van de aanbestedingsdocumenten in oktober 2005, goedkeuring van de offerte en bestelling in april 2006, uitvoerings-studie door de opdrachtnemer in september 2006, fabricage en werkzaamheden voor de eerste fase tussen oktober 2006 en juni 2007 en de tweede fase tussen augustus 2007 en april 2008.

De werken voor de aanpassing van de sproen zullen door afzonderlijke firma's worden uitgevoerd in 2006 en 2007. Die werkzaamheden zullen tegelijk met de werken aan de nieuwe railremmen worden uitgevoerd, en moeten medio 2008 klaar zijn.

06.03 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je suis heureux de votre réponse, d'autant que les informations que j'avais obtenues et qui avaient été confirmées par les organisations syndicales faisaient état d'un report de l'ensemble du projet d'au moins deux années. Donc, je suis enchanté d'entendre que les travaux seront entamés endéans les délais, en ce compris au niveau de l'aménagement du faisceau de triage. Je peux comprendre évidemment que tout cela ne peut pas se faire en six mois, voire en un an et que cela prendra un certain délai.

C'est très important. Vous l'avez dit, Infrabel est très sensible à cet élément, d'autant que ce corridor Anvers-France est un des axes de pénétration les plus importants au niveau des marchandises. Et, afin non seulement d'optimiser ce transfert de marchandises mais aussi d'optimiser l'utilisation du port d'Anvers, il est indispensable que les travaux soient effectués.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

06.03 Eric Massin (PS): Ik verheug er mij over dat men zich aan de vooropgestelde termijnen zal houden wat de planning van de werken betreft.

07 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la ligne 124 Charleroi-Bruxelles" (n° 7006)

07 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "lijn 124 Charleroi-Brussel" (nr. 7006)

07.01 **Eric Massin** (PS): Monsieur le ministre, le deux mai dernier, j'ai interpellé votre collègue, M. Landuyt, ministre de la Mobilité, sur l'impossibilité matérielle de mettre à quatre voies l'ensemble de la ligne 124 reliant Charleroi à Bruxelles, et plus particulièrement le tronçon Linkebeek-Bruxelles-Midi, notamment à cause du virage de Forest.

Précédemment, j'avais déjà eu l'occasion de vous poser une question à ce sujet sur la volonté de la SNCB de mettre les grandes villes à 30 minutes de Bruxelles. Vous m'aviez demandé à l'époque, de manière assez humoristique, si, en comparaison avec Ostende, Charleroi était réellement une grande ville. Je vous avais alors répondu que Charleroi - et c'est toujours le cas - était la première ville de Wallonie et la troisième ville de Belgique, avec ses 200.000 habitants (ce qui équivaut à la population de la ville de Gand) et que la distance entre Charleroi et Bruxelles et entre Gand et Bruxelles était à peu près la même, si ce n'est que Gand était à 30 minutes en train de Bruxelles tandis que le trajet Charleroi-Bruxelles nécessitait toujours 45 à 50 minutes. Vous m'aviez apporté des réponses mais je souhaitais vous poser une nouvelle question, question à laquelle votre collègue, M. Landuyt, a été amené à me répondre, concernant l'impossibilité matérielle de passer à quatre voies et donc d'accélérer le transport et la vitesse de liaison entre Charleroi et Bruxelles.

Pour rappel, je vous avais également dit que le projet RER augmenterait sensiblement le trafic sur cette ligne et qu'il serait donc plus que probable que la durée du trajet entre Charleroi et Bruxelles augmente également.

A la question de savoir si d'autres solutions pouvaient être envisagées par la SNCB pour fluidifier la ligne et diminuer la durée du trajet, M. Landuyt me faisait remarquer qu'il ne fallait pas sous-estimer la politique dont le rôle était de rendre possible l'impossible.

07.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il s'agit d'un véritable match de ping-pong!

07.03 **Eric Massin** (PS): Effectivement et je dois vous dire que je m'étais alors bien amusé! Rendre possible l'impossible, je veux bien le comprendre mais diminuer la durée du trajet sur une ligne, c'est au-delà de rendre possible l'impossible. Qu'à cela ne tienne, partant d'une déclaration aussi volontariste, pouvez-vous me renseigner sur les autres scénarios possibles et actuellement à l'étude?

Je me souviens qu'il avait été évoqué, à une certaine époque, une nouvelle ligne 124bis, partant de Charleroi, en longeant l'autoroute allant de Nivelles à Bruxelles et qui aurait pu se raccrocher à la ligne 96 Mons-Bruxelles. On évitait ainsi le virage de Forest et donc l'impossibilité de passer à quatre voies entre Linkebeek et Bruxelles-Midi, ainsi que la surcharge RER.

L'avantage de cette alternative serait aussi de raccrocher La Louvière

07.01 **Eric Massin** (PS): Ik heb de heer Landuyt geïnterpelleerd over de materiële onmogelijkheid om lijn 124 Charleroi-Brussel in haar geheel op vier sporen te brengen. Ik stelde u reeds eerder een vraag over de wens van de NMBS om de treinrit tussen Brussel en de grote steden tot dertig minuten te herleiden. Ik zei u toen dat het GEN-project het verkeer op die lijn zou doen stijgen en dat de duur van het traject tussen Charleroi en Brussel eveneens meer dan waarschijnlijk zou toenemen. Wat zijn de andere mogelijke scenario's die momenteel ter studie liggen? Er werd gewag gemaakt van een nieuwe lijn 124bis die op lijn 96 Bergen-Brussel had kunnen aansluiten. Op die manier vermeed men de bocht van Vorst, de onmogelijkheid om het baanvak Linkebeek-Brussel-Zuid op vier sporen te brengen evenals de overbelasting als gevolg van het GEN.

07.03 **Eric Massin** (PS): Dat alternatief biedt het voordeel dat La Louvière via Manage een verbinding krijgt met die lijn. De NMBS raamt de kosten van dat scenario op 21 miljard oude Belgische franken. De optie die momenteel de voorkeur geniet, heeft een kostenplaatje van 24 miljard.

à la ligne, via Manage par un ancien tronçon actuellement désaffecté. A cet égard, je crois savoir que des relevés et des plans ont été réalisés par la SNCB et que le coût estimé par la SNCB serait évalué à 21 milliards d'anciens francs.

Dans le cadre de ma question, je trouve qu'il n'est pas inutile de mettre en relation ce coût pour une nouvelle ligne, et donc l'ancienne serait pratiquement dédicacée au RER, avec celui de la transformation de la ligne 124 actuelle, pour permettre non seulement le passage des IR et des IC mais pour permettre aussi le passage des lignes RER. Ce coût, semblerait-il, selon les documents de la SNCB, est estimé à 24 milliards.

Partant de ce scénario - d'un côté 21 milliards et de l'autre côté 24 -, le tout inscrit dans l'univers du politiquement possible – je réagis sur l'affirmation de votre collègue, M. Landuyt –, serait-il envisageable de déplacer les IC/IR...

07.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Je vais diminuer son budget!

07.05 Eric Massin (PS): Vous êtes ministre du Budget, si vous le souhaitez, pourquoi pas?

Serait-il possible de déplacer non seulement les IC/IR mais aussi une partie du fret sur cette nouvelle ligne et ainsi éviter l'aménagement des voies de la ligne 124? Pour rappel, il faut 24 milliards pour l'aménagement de la ligne 124 actuelle et 21 milliards pour la nouvelle ligne.

Pouvez-vous me renseigner sur la faisabilité de cette alternative? Est-elle toujours d'actualité au niveau de la SNCB?

Compte tenu de la différence de coût, quelles seraient les raisons qui pourraient justifier le choix de l'option de l'aménagement de la ligne 124 plutôt qu'une nouvelle ligne 124bis?

Je vous remercie.

07.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Le projet du RER augmentera en effet sensiblement le trafic sur la ligne 124, principalement sur le tronçon compris entre Nivelles et Linkebeek. Cette augmentation de trafic impose la construction d'une troisième et d'une quatrième voies sur ce tronçon afin de garantir le passage simultané des trains rapides IC/IR et des trains lents. C'est grâce au fait qu'il y a déjà ces troisième et quatrième voies sur la ligne Gand-Bruxelles qu'il y a eu une augmentation de la vitesse sur cette ligne. Je vous rappelle également qu'il s'est agi d'un choix politique dans le temps, notamment dans la répartition des plans d'investissement entre la Flandre et la Wallonie. A ce moment, le choix a été fait de mettre le TGV en Flandre sur les voies existantes, ce qui a entraîné les troisième et quatrième voies, tandis qu'au niveau francophone, on a choisi une voie séparée, notamment pour le TGV vers Liège. Cela a entraîné un retard pour la mise à trois et quatre voies sur d'autres lignes. C'est le choix qui a été fait dans les années 80.

Il en résulte également que la liaison est très rapide pour ne pas dire spectaculaire entre Liège et Bruxelles. C'est un choix, mais, au niveau néerlandophone, Anvers ne jouira pas encore du même confort que,

07.05 Eric Massin (PS): Is het derhalve niet mogelijk om niet alleen de IC/IR-treinen maar ook een gedeelte van het goederenvervoer te verplaatsen naar de nieuwe lijn, om op die manier de aanpassing van de sporen van lijn 124 te vermijden? Om welke redenen zou men, gezien het kostenplaatje, alsnog voor een aanpassing van lijn 124 willen kiezen en niet voor de aanleg van een nieuwe lijn 124bis?

07.06 Minister Johan Vande Lanotte: Tengevolge van het GEN zal het verkeer op lijn 124 toenemen, inzonderheid op het baanvak Nijvel-Linkebeek. Vandaar de noodzaak om een derde en een vierde spoor aan te leggen. Dankzij die extra sporen kan er op de lijn Gent-Brussel snel gereden worden. Het is een politieke keuze. In Vlaanderen heeft men beslist om de HST op de bestaande sporen te laten rijden. De Franstaligen hebben voor een apart spoor geopteerd, meer bepaald tussen Luik en Brussel. Dat heeft voor de nodige vertraging gezorgd bij de aanleg van het derde en het vierde spoor op andere lijnen.

par exemple, Gand et Louvain, du fait que, pour ces dernières, les troisième et quatrième voies ont déjà été réalisées. En effet, la pose des rails TGV entre Anvers et les Pays-Bas, intervenue ultérieurement, a occasionné de nombreuses difficultés dues au délai de paiement des Hollandais qui ont connu le même retard. Ainsi, le temps du trajet entre Anvers et Bruxelles doit encore diminuer. Ce sont les choix qui ont été privilégiés, à savoir la réalisation ultérieure de certaines voies à grande vitesse.

C'est notamment le cas de la ligne 124 où la mise à 3 et 4 voies n'est pas encore réalisée. Cette mise à quatre voies sur ce tronçon sera accompagnée d'une augmentation de la vitesse maximale des trains, qui passera de 120 à 160 km/heure en rectifiant le tracé des voies. La mise à quatre voies aura aussi pour conséquence de garantir une meilleure fluidité du trafic ferroviaire et donc un respect plus strict de l'horaire.

L'augmentation de la vitesse maximale des trains aura pour effet de réduire le temps de parcours des trains directs entre Bruxelles et Nivelles de 19 minutes à 16 minutes. Les travaux de modernisation de ce tronçon de la ligne devraient débuter en 2006 et s'achever en 2012.

Infrabel envisage de porter la vitesse maximale sur le tronçon entre Nivelles-Est et Luttre de 120 à 140 km/heure, en modernisant les équipements de voie.

La nouvelle ligne 124bis a fait l'objet d'une étude de faisabilité dans le cadre des études d'incidence sur l'environnement pour la mise à quatre voies du tronçon entre Nivelles-Est et Linkebeek.

Cette étude a été réalisée par le bureau ARIES, qui est constitué d'experts indépendants du groupe SNCB et qui ne retient pas cette alternative pour les raisons suivantes:

- cette solution rejette les trains supplémentaires sur la ligne 96 à l'entrée de Bruxelles-Midi;
- cette solution diminue fortement la qualité de la desserte de Nivelles-Est et Braine-l'Alleud;
- cette solution exige l'inscription d'un nouveau tracé ferroviaire dans les différents plans d'aménagement en vigueur dans les trois Régions du pays.

Ces procédures administratives liées à ces inscriptions risquent d'allonger les délais de mise en œuvre de cette alternative et ce, principalement à cause de la traversée du site Natura 2000 du bois de Halle. Il en résulte qu'un changement n'est pas évident.

Ce sont les raisons pour lesquelles la solution de la ligne 124bis n'est pas retenue.

07.07 Eric Massin (PS): Monsieur le vice-premier ministre, je vous remercie.

Je comprends bien les explications que vous me fournissez, mais je reviens à des réponses précédentes que vous m'avez données.

Une ligne à quatre voies est possible entre Nivelles et Braine-l'Alleud, voire Linkebeek; ensuite, ce sera à trois voies vu qu'il est impossible

In Antwerpen geniet men nog niet hetzelfde comfort als in Gent of Leuven. Het op vier sporen brengen van dat baanvak van lijn 124 zal vergezeld gaan van een verhoging van de maximumsnelheid en een betere doorstroming van het verkeer, wat een gunstig effect op de dienstregelingen zal hebben. De moderniseringswerken op dat baanvak van de lijn zouden in 2006 moeten aanvangen en in 2012 moeten zijn afgerond.

Onafhankelijke deskundigen hebben een haalbaarheidsstudie met betrekking tot de nieuwe lijn 124bis uitgevoerd. In die studie wordt die alternatieve oplossing niet in aanmerking genomen, want daardoor zouden er extra treinen komen te rijden op lijn 96, zou de kwaliteit van het treinaanbod in Nijvel-Oost en Eigenbrakel verminderen en zou er een nieuw spoorwegtracé moeten komen.

07.07 Eric Massin (PS): Het op vier sporen brengen is niet mogelijk na Linkebeek. Op dat baanvak zal de snelheid van het verkeer dus onmogelijk kunnen worden verhoogd. Ook voor de verbinding Brussel-Luik moesten technische keuzes gemaakt

de mettre à quatre voies entre Linkebeek et Bruxelles-Midi, non seulement à cause des bâtiments construits sur le tracé, dont le coût d'expropriation serait démesuré, mais aussi à cause du virage de Forest. D'après les experts techniques de la SNCB, quoi qu'on fasse, c'est impossible.

Je veux bien comprendre ce que vous répond Infrabel ou, éventuellement, la SNCB sur ce sujet, mais nous arriverons à une impossibilité technique de passer à quatre voies - ce qui permettrait pourtant de fluidifier - et ainsi, par ailleurs, à une impossibilité d'augmenter la vitesse de trafic sur cette voie. Nous n'arriverons donc jamais à cette volonté de la SNCB de mettre les grandes villes de Belgique, dont Charleroi, à une trentaine de minutes de Bruxelles.

Quant à la desserte Bruxelles-Liège, je veux bien, mais il ne s'agissait pas exclusivement de choix politiques, mais aussi de choix techniques pour ce qui concerne la vitesse à laquelle devait rouler le TGV sur ce tronçon. Donc la réponse fournie par la SNCB ne me paraît pas correspondre tout à fait à la réalité.

Je veux bien comprendre vos explications mais, bien que la SNCB en tant que telle – et le ministre n'est nullement mis en cause – annonce son projet de mettre toutes les grandes villes de Belgique à 30 minutes au maximum de Bruxelles, il faut admettre qu'à certains moments des choix sont faits qui me permettent de conclure que, malheureusement, ce ne sera pas le cas et qu'il ne s'agit que d'effets d'annonce.

Il existe pourtant des solutions techniques. Dans ce cadre, malgré tout ce qu'on peut dire, la ligne 124 bis était une solution technique réalisable, mais on la met de côté sans l'investiguer plus avant.

Je regrette vraiment ces effets d'annonce de la SNCB.

L'incident est clos.

Het incident is gesloten.

08 Question de Mme Valérie Debue au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "l'évolution du projet relatif à la construction et à la modernisation des centres de tri postaux" (n° 7021)

08 Vraag van mevrouw Valérie Debue aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de voortgang van het plan inzake de bouw en de modernisering van de postsorteercentra" (nr. 7021)

08.01 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, le 13 février 2004, La Poste lançait officiellement son projet de modernisation des centres de tri. Dans le cadre de ce projet ambitieux, s'élevant à environ 250 millions d'euros, étaient prévues, d'une part, la construction de quatre nouveaux centres de tri aux abords d'Anvers, Charleroi, Gand et Liège et, d'autre part, la modernisation du centre de tri le plus récent, Bruxelles X, qui fut mis en service au printemps 1998.

Une des exigences imposées au consortium chargé de la réalisation des nouveaux centres était que le gros œuvre des bâtiments devait être terminé dans les douze mois après le début du projet, ce qui implique que cette échéance est proche ou même déjà dépassée. Une autre exigence était que l'ensemble des cinq centres soit

worden. Ik vind het jammer dat de NMBS aankondigt dat Brussel vanuit alle grote steden van België in minder dan een half uur zal kunnen bereikt worden, terwijl dat niet zo zal zijn voor Charleroi. Er bestaan nochtans technische oplossingen zoals lijn 124bis.

08.01 Valérie De Bue (MR): De Post is begonnen met de modernisering van de sorteercentra. De Post had geëist dat de ruwbouw van de nieuwe gebouwen binnen 12 maanden diende afgewerkt te zijn en dat de gebouwen binnen 24 maanden in gebruik konden worden genomen. Hoever is de bouw van de vier nieuwe centra opgeschoten? Hoever staat het met de modernisering van Brussel X? Het is misschien nuttig dat de commissie de kans krijgt de

opérationnel dans le courant de l'année 2006, en principe 24 mois après le lancement du projet. Comme il s'agit à la fois d'un projet coûteux et vital pour l'avenir de La Poste, il serait utile que notre commission soit informée de l'évolution de ce projet.

Monsieur le ministre, je souhaiterais que vous nous informiez sur l'état d'avancement de la réalisation des quatre nouveaux centres et des éventuels retards ou problèmes constatés, ainsi que sur l'état d'avancement de la procédure pour la modernisation de Bruxelles X et, le cas échéant, l'évolution des opérations de modernisation. Afin d'avoir une vue moins théorique des choses, peut-être pourrions-nous envisager une visite de la commission sur le site? Cela nous permettrait de nous rendre compte de l'évolution des travaux.

08.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Monsieur le président, il est exact que le contrat a été signé le 13 février 2004. Néanmoins, les délais définis contractuellement n'entrent en vigueur qu'au moment de l'ordre d'entamer les travaux, à savoir le 5 juillet 2004.

Le contrat prévoit un délai d'exécution de 25 mois au maximum, à compter du 5 juillet 2004, pour la réalisation clef sur porte des quatre nouveaux centres de tri. La réalité du terrain a toutefois mené à des travaux de fondation et de terrassement plus importants que ceux prévus dans le contrat. Pour rappel, au moment de la signature du contrat, La Poste n'avait pas encore acquis ou trouvé tous les terrains nécessaires. Pour couvrir ces travaux supplémentaires, La Poste et le consortium ont convenu d'allonger le planning global d'exécution de douze semaines.

Par conséquent, sur la base du contrat, les quatre centres de tri devraient être livrés et réceptionnés avant le 28 octobre 2006.

Quelle est la situation actuelle à Gand-Wondelgem? Le chantier est en cours depuis novembre 2004; les travaux progressent rapidement conformément au planning d'exécution. La mise en service est prévue pour mai 2006, conformément au contrat et au planning. A Charleroi-Fleurus, le chantier est en cours depuis février 2005; les travaux progressent rapidement et conformément au planning d'exécution. La mise en service est attendue pour juillet 2006, conformément au contrat et au planning.

A Anvers, le chantier devrait démarrer dans les tout prochains jours, dès réception du permis de bâtir. La mise en service est prévue pour octobre 2006.

A Liège, le permis de bâtir devrait être délivré dans les jours qui suivent. Toutefois, le chantier ne pourra vraisemblablement pas démarrer avant fin juin 2005 à cause des travaux d'aménagement du zoning qui sont actuellement effectués par SPI+ et qui empêchent La Poste d'accéder au site.

L'impact éventuel sur le planning de livraison et de recettes du centre de tri n'est pas encore clairement établi. Il doit encore faire l'objet de discussions avec le consortium. Toutefois, La Poste est confiante. Elle estime que si un retard devait être à déplorer par rapport à la date du 28 octobre 2006, celui-ci devrait être limité. Ce nouveau centre de tri devrait donc être opérationnel comme prévu.

bouwswerven te bezoeken.

08.02 Minister Johan Vande Lanotte: De overeenkomst werd op 13 februari 2004 ondertekend, maar de maximumtermijn van 25 maanden voor de volledige afwerking van de vier sorteercentra begon pas op 5 juli 2004 te lopen. Op die datum werd immers de opdracht tot uitvoering van de werken gegeven.

De Post beschikte bij de ondertekening van de overeenkomst nog niet over de nodige terreinen zodat de grond- en funderings-werken vertraging opliepen. Daardoor waren De Post en het consortium gedwongen om de uitvoeringstermijn met twaalf weken te verlengen.

De vier sorteercentra zouden vóór 28 oktober 2006 moeten worden opgeleverd.

De werken in Gent en Charleroi verlopen volgens schema en de gebouwen zullen respectievelijk in mei en juli 2006 in gebruik worden genomen.

In Antwerpen en Luik zouden de werken moeten beginnen zodra de bouwvergunningen afgegeven worden. Als alles volgens de plannen verloopt, zal het centrum van Antwerpen in oktober 2006 in gebruik genomen worden. In Luik zou een en ander enkele weken vertraging kunnen oplopen omdat De Post momenteel geen toegang heeft tot de bouwplaats wegens werkzaamheden in de industriezone.

La modernisation de Bruxelles X se déroule conformément au planning. Le projet se trouve actuellement dans la phase de remise des offres techniques et commerciales par les différentes firmes impliquées dans la modernisation de Bruxelles X (appel d'offres, évaluations, négociations commerciales et contractuelles, discussions sur les modalités d'exécution).

La Poste est à la disposition de la commission pour organiser, à la meilleure convenance des parlementaires concernés, une visite de présentation au sujet de la situation actuelle des nouveaux centres de tri.

08.03 Valérie De Bue (MR): Monsieur le président, je tiens tout d'abord à remercier le ministre pour sa réponse.

Monsieur le ministre, pourriez-vous me rappeler la date de fin des travaux?

08.04 Johan Vande Lanotte, ministre: Octobre 2006.

08.05 Valérie De Bue (MR): Pour Bruxelles X aussi?

08.06 Johan Vande Lanotte, ministre: Je pense.

08.07 Valérie De Bue (MR): Comme vous l'avez dit, nous aurons l'occasion de rencontrer prochainement les responsables de La Poste. La date de cette rencontre sera fixée par la commission.

Le **président:** Chers collègues, je vous propose de prendre rendez-vous après les congés.

L'incident est clos.
Het incident is gesloten.

09 Question de M. Olivier Chastel au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le contrat de gestion de la SNCB" (n° 7041)

09 Vraag van de heer Olivier Chastel aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het beheerscontract van de NMBS" (nr. 7041)

09.01 Olivier Chastel (MR): Monsieur le président, monsieur le ministre, j'ai déposé cette question parce qu'un journaliste francophone m'avait faxé une version du contrat de gestion de la SNCB, ce qui prouvait que le texte existait.

A la date du 19 mai, jour de l'introduction de ma question, nous n'avions pas encore reçu l'accord des responsables de la SNCB pour les entendre. Depuis lors, c'est chose faite puisque nous avons eu une rencontre très intéressante la semaine passée. Tout en ne disposant toujours pas du texte du contrat de gestion, nous avons effectivement pu discuter, avec les trois responsables des trois entités, du contenu des différents textes.

De plannen voor de modernisering van Brussel X zitten momenteel in de fase van de indiening van de technische en commerciële offertes door de betrokken firma's.

De Post is bereid een bezoek met een presentatie van het project voor de nieuwe postsorteercentra te organiseren ten behoeve van de parlementsleden van deze commissie die hiervoor interesse betonen.

08.03 Valérie De Bue (MR): Wanneer zouden de werkzaamheden voor Brussel X ook alweer beëindigd moeten zijn?

08.04 Minister Johan Vande Lanotte: Ik geloof dat de termijnen dezelfde zijn als voor de andere centra, namelijk oktober 2006.

08.07 Valérie De Bue (MR): We zullen samen met de mensen van De Post een datum afspreken.

De **voorzitter:** Ik stel evenwel voor dit na het reces te doen.

09.01 Olivier Chastel (MR): Een Franstalige journalist faxte mij een versie van het beheerscontract van de NMBS, wat bewijst dat de tekst bestaat. Toen ik deze vraag indiende, wisten wij nog niet dat wij de verantwoordelijke personen van de NMBS konden horen. Dat is ondertussen gebeurd vermits wij vorige week een zeer interessante ontmoeting met hen hebben gehad.

Ma question initiale visait à en savoir un peu plus. Aujourd'hui, je me permettrai de m'écarter du texte que j'avais déposé et de vous poser quelques questions liées à ce contrat de gestion et aux propos que nous avons entendus lors des auditions de la semaine dernière.

Dans le nouveau contrat de gestion de la SNCB figure un article qui traite des TGV régionaux et qui énumère notamment les lignes Thalys qui sont prises en charge par la SNCB. Tel que l'article est libellé, en tout cas dans la version que j'ai reçue 15 jours avant sa signature, on semblait indiquer que, dans le contrat de gestion 2005-2007, la SNCB partait du principe que l'on pérennisait les lignes TGV régionales telles qu'elles étaient décrites et énoncées; ce sont celles que nous connaissons, vous en tant qu'Ostendais, nous en tant qu'Hennuyers, Carolos, etc.

Je voulais avoir votre avis concernant cet article car les réponses qui nous ont été données à ce sujet la semaine passée n'étaient pas claires. Le fait que l'on inscrive les lignes dans le contrat de gestion et que l'on évoque la manière dont les compensations financières sont réalisées signifie-t-il que l'on ne doit plus se poser la question de savoir si, en fonction de leur rentabilité, les lignes décrites dans cet article spécifique du contrat de gestion sont maintenues en capacité? Autrement dit, le fait de les retrouver nommées dans le contrat de gestion signifie-t-il que tant les Ostendais que les Liégeois, les Namurois, les Carolos et les Montois peuvent dormir sur leurs deux oreilles, sur la base de la durée du contrat de gestion, par rapport au maintien des lignes TGV et Thalys jusqu'en 2007?

09.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Un proverbe chinois dit que quand on dort sur ses deux oreilles, on attrape un torticolis. Mais c'est une autre histoire!

Réserver 7 millions pour le Thalys ne veut pas dire juridiquement que la SNCB est pénalisée, mais elle l'est de fait parce qu'en théorie, elle pourrait toujours considérer qu'en dépit de ces 7 millions, son déficit reste énorme et qu'elle ne peut donc pas continuer à exploiter ces lignes. D'un autre côté, avec ces 7 millions consacrés au Thalys et la possibilité de diminuer les autres pertes, le Thalys peut devenir rentable. Au moins pour la période couverte par le contrat de gestion, il n'y a plus lieu de discuter sur la nécessité ou la possibilité de maintenir les lignes Thalys: la poursuite de l'activité Thalys est acquise jusqu'en fin 2007.

Par contre, il y a, comme vous le savez, des problèmes au niveau de l'Eurostar vers Londres. On a demandé un plan pour la fin de l'année mais je suis plutôt sceptique quant à sa réussite. Nous verrons.

09.03 Olivier Chastel (MR): Je remercie le ministre car sa réponse est claire par rapport à ce que j'avais cru comprendre la semaine passée au sujet de la pérennité des lignes citées dans le contrat de gestion, du moins jusqu'au terme de ce contrat.

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

10 Samengevoegde vragen van

In het beheerscontract worden in een artikel met betrekking tot de gewestelijke HST de Thalyslijnen opgesomd waarvoor de NMBS instaat, en wordt verder aangegeven dat voor 2005-2007 de beschreven gewestelijke lijnen zouden worden gehandhaafd.

Moeten we ons nu eindelijk niet meer elk jaar tot 2007 afvragen of die HST- en Thalyslijnen al dan niet behouden worden op grond van hun rendabiliteit?

09.02 Minister Johan Vande Lanotte: De zeven miljoen euro die werden toegekend aan de Thalys HST betekenen niet het juridisch voortbestaan van die lijnen. De NMBS kan immers steeds beweren dat dit budget onvoldoende is om al haar tekorten te dekken. Maar die zeven miljoen euro moeten een rendabele Thalys mogelijk maken voor de volledige duur van het beheerscontract. De Thalys is dus verworven tot 2007. Wat de Eurostar naar Londen betreft, heb ik een plan gevraagd voor het einde van het jaar maar ik blijf sceptisch ten opzichte van het welslagen ervan.

09.03 Olivier Chastel (MR): Ik dank u voor dit antwoord dat duidelijker is dan dat van verleden woensdag.

- de heer Philippe De Coene aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de PostPunten" (nr. 7076)

- de heer Francis Van den Eynde aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "postwinkels" (nr. 7125)

10 Questions jointes de

- M. Philippe De Coene au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les Points Poste" (n° 7076)

- M. Francis Van den Eynde au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les magasins postaux" (n° 7125)

10.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ongeveer drie maanden geleden heeft een delegatie van deze commissie het lopende project van de PostPunten bezocht. We gingen langs bij een grote locatie, een winkelketen die een PostPunt in exploitatie heeft en bij een kleine winkel, een zogenaamde buurtwinkel. Op basis van de enthousiaste reacties die we bij ons bezoek hebben opgevangen, konden we toen reeds uitmaken dat de evaluatie die drie maanden later zou plaatsvinden, positief zou zijn.

Inderdaad, via een mededeling van De Post hebben we vernomen dat de evaluatie positief is. Meer nog, het aantal PostPunten zal met een paar tientallen worden uitgebreid. Er is een lijst met de locaties van nieuwe PostPunten die in de nabije toekomst zullen geopend worden. Dat is goed nieuws. Dit is een beleid van doelstellingen en niet van middelen. Doel is dat De Post de nabijheid verder kan verzekeren van de dagelijkse activiteit, niet alleen via mail maar ook via de returnactiviteiten.

Mijnheer de minister, ik kom tot mijn vraag.

Op basis van welke overwegingen werd de keuze van de locaties gemaakt? Ik stel deze vraag niet vanuit een defensieve houding. Integendeel, het zou, mijns inziens, opportuun zijn om zaken die zich de voorbije jaren hebben aangediend zoals de sluiting van een aantal rendabele – de meeste zijn dat niet – kleine postkantoren tegen te gaan door de opening in die locaties, dikwijls perifere gebieden, van een PostPunt.

Ik herinner me dat u tijdens een vorige parlementaire vraag hebt geantwoord dat de sluiting van postkantoren niet altijd beantwoordt aan logische criteria. Er wordt soms gebruik gemaakt van een opportuniteit die zich aandient, zoals het beëindigen van een huurovereenkomst tussen De Post en de verhuurder. Kortom, het sluiten van kantoren wordt niet altijd bepaald door het bezoekersaantal of de activiteiten die in het kantoor plaatsvinden. Daarom stel ik de vraag of er rekening werd gehouden met de sluiting van tal van postkantoren in het recent verleden. Heeft dit meegespeeld bij de beslissing PostPunten in te planten in bestaande commerciële omgevingen?

Ten tweede, bij het bekend raken van het nieuws ontstond bezorgdheid in de middens van de werknemers. Werd onderzocht wat het resultaat is van de inplanting van een PostPunt ten opzichte van bestaande kantoren? De bekommernis van de werknemers inzake duurzame tewerkstelling is, mijns inziens, terecht. Ik wil de tolk van deze bekommernis zijn.

10.01 Philippe De Coene (sp.a-spirit): A l'occasion d'une visite de travail, la commission a enregistré des réactions enthousiastes au projet Points Poste, dans le cadre duquel des grandes surfaces, des magasins de journaux et des agences bancaires ont été dotés d'un point de vente de La Poste. L'opération va même être étendue et c'est une bonne nouvelle puisque l'on va ainsi rapprocher les services postaux de l'utilisateur.

Comment détermine-t-on le lieu d'implantation de ces nouveaux magasins postaux? Je rappelle que les fermetures de bureau de poste n'ont pas toujours obéi à des critères logiques. Quel sera l'effet de ces Points Poste sur les bureaux de poste ordinaires? Ces derniers vont-ils perdre des clients et, partant, des emplois? Un magasin peut-il assurer la continuité du service?

Mijn derde vraag belangt de consumenten aan. Tenzij men terzake sluitende garanties heeft in de overeenkomst, weet men bij de inplanting van een PostPunt in een winkelomgeving niet hoelang de exploitatie zal duren. Ik kan me inbeelden dat buurtwinkels om een of andere reden sluiten, verhuizen of over de kop gaan. In welke mate is een dienstverlening die lokaal is ingeplant, verzekerd?

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Mijnheer de minister, in mijn vraag zal ik ook verwijzen naar het bezoek waaraan de heer De Coene heeft gerefereerd en naar het nieuws dat we ondertussen ontvingen, namelijk dat de twaalf oorspronkelijke PostPunten nu al vermenigvuldigd zijn met enkele tientallen. Ik had u willen vragen of er in Gent en in de regio Gent van deze PostPunten zijn. Zo mogelijk had ik ook graag vernomen waar dit het geval zal zijn.

Ziezo, zo kort is mijn vraag.

10.03 Minister Johan Vande Lanotte: Ten eerste, op welke basis werden die Postwinkels bepaald? Men wou de testresultaten valideerbaar maken. Men heeft de Postwinkels zo maximaal mogelijk gespreid en gezocht naar verschillende types. Men hield rekening met een aantal omstandigheden maar ook met een concentratie in twee regio's, Nederlandstalig en Franstalig. Zo is men daartoe gekomen. Soms zullen ook in de toekomst Postwinkels in de nabijheid van anderen gelegen zijn. Bevolkingsgrootte en dergelijke meer zullen ook hun invloed op de keuze hebben.

Nu moet ik ook eerlijk zijn en zeggen dat de planning terzake geen communistische planning is. Men spreekt met privé-partners die geïnteresseerd zijn en al dan niet over mogelijkheden beschikken. Er is meer sprake van een dialoog om te onderzoeken waar wat mogelijk is. Wij zijn in Duffel geweest. De keuze voor die ene wijk gebeurde toevallig omdat het gebouw dat men huurde dicht ging en men een nieuw heeft gezocht. Wanneer men in Bredene aan het zoeken is op dit moment, is dat om dezelfde reden. In een wijk van 5.000 mensen is een kantoor gesloten. Van bij het begin heeft het gemeentebestuur gezegd dat het dit aanvaardde maar men wou dan wel graag een PostPunt. De Post houdt daarmee rekening. Dit speelt voor een stuk mee in de discussie.

Op dit moment is er geen impact gemeten op de bestaande postkantoren. Het is niet zo dat dit mensen heeft weggetrokken. Het lijkt eerder zo te zijn dat er mensen zijn bijgekomen. We moeten opletten voor deze voorbarige conclusies maar de eerste conclusies zijn op dat vlak eerder positief. De tevredenheid over De Post is verhoogd en dat geldt ook voor mensen die niet naar een PostPunt gaan. Deze laatsten vinden dit een service aan de bevolking en daardoor is de tevredenheid over De Post verhoogd.

Over een postpunt dat de dienstverlening niet kan uitvoeren of dat een sluitingsdag heeft, zijn afspraken met het dichtstbijzijnde postkantoor of postpunt gemaakt. We evolueren voorzichtig naar meer versterking en vergroting van het aantal. U weet dat we naar meer dan 100 postpunten gaan op twee jaar tijd. Eigenlijk probeert men vooral geleidelijk aan te gaan. Geleidelijk aan zullen er ook vervangingen komen. De eerste waren extra, geleidelijk zullen er ook in de plaats van komen.

10.02 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Mes questions se situent dans le prolongement des précédentes. De nouveaux magasins postaux ouvriront-ils leurs portes dès ce mois-ci? Combien y en aura-t-il dans l'arrondissement Gand-Eeklo et comment seront-ils répartis?

10.03 Johan Vande Lanotte, ministre: On a recherché une dispersion maximum des magasins postaux, notamment en fonction de la densité de population, et recherché divers types, sans qu'il soit question d'une approche planifiée sur le modèle communiste. Des discussions sont menées avec des partenaires privés intéressés pour voir où se situent les possibilités.

Une première analyse a montré que les bureaux de poste ordinaires n'ont pas à souffrir des magasins postaux, au contraire. Le projet confère à La Poste dans son ensemble une image plus positive.

Si un magasin ne peut assurer un service continu, des accords seront conclus avec des bureaux de poste ou des magasins postaux situés à proximité.

En deux ans, deux cents magasins postaux devraient être créés, et certains remplaceront des bureaux de poste.

Il sera également procédé à des tests dans la région de Gand-Eeklo mais certains emplacements font encore l'objet de négociations. Juillet est le mois de référence mais ce pourrait aussi être septembre.

Tijdens de volgende fase zijn er een aantal testinstallaties in de regio Gent-Eeklo, maar men is nog aan het onderhandelen. Het is dus voorbarig om het aantal te geven, want dat is nog niet afgesproken. Wel is het zo dat we normaalgezien – dat is ook een antwoord aan de heer De Coene – vanaf juli operationeel willen zijn. Ook hiervoor zijn de akkoorden niet allemaal rond. Het is een streefdatum. Als het september is, mag u mij hier niet executeren, als het enigszins mogelijk is.

10.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit): Mijnheer de voorzitter, ik wil de minister danken voor zijn antwoord. Ik ben verheugd te vernemen dat er niet alleen een politieke of klassieke politieke logica speelt, maar vooral ook een bedrijfs- en consumentenlogica. Waar postinplantingen verdwenen zijn, probeert men ze te vervangen door nieuwsoortige postinplantingen. Dat lijkt mij een goede zaak.

Ik heb het vooralsnog niet regionaal of zelfs lokaal willen spelen, maar mijn vraag is wel door zo'n voorbeeld geïnspireerd. Ik heb destijds van de minister vernomen dat een postkantoor in een deelgemeente, welbekend bij de collega die achter mij zit, is gesloten op basis van weinig rationele argumenten, met name de toevalligheid van de beëindiging van een huurcontract. Ik zou het inderdaad logisch vinden dat men in een dichtbevolkte deelgemeente – niet enkel in mijn regio natuurlijk, maar overal in België – prioritair probeert nieuwe inplantingen in die nieuwe vorm te bereiken. Ik hoop dus dat eerlang – daar wil ik wel een beetje de tolk zijn van mijn streek – ook de deelgemeente Bellegem in Kortrijk of zoals het Sas in Bredene, aan bod kunnen komen voor de ontwikkelingen. Ik denk dat zowel de consumenten als de posterijen daar alleen maar beter van worden.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang): Ik dank de minister ook voor zijn antwoord en sluit mij aan bij de wensen van de heer De Coene wat betreft het aantal wijken in het Gentse waar – zoals u weet, mijnheer de minister – de postbedeling soms problematisch is en de aanknoping met De Post langs die weg misschien zou kunnen gebeuren.

10.04 Philippe De Coene (sp.a-spirit) : Je me félicite de ce que la logique politique rejoint la logique des entreprises et des consommateurs. Les magasins postaux doivent être implantés prioritairement dans les localités où de petits bureaux de poste ont été fermés. La mesure sera bénéfique au consommateur comme à La Poste.

10.05 Francis Van den Eynde (Vlaams Belang) : Je partage cet avis. Les magasins postaux peuvent résoudre les problèmes qui se posent dans certains quartiers de Gand où la distribution du courrier laisse à désirer.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

11 Vraag van mevrouw Greta D'hondt aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "gehandicaptenvoorzieningen in de spoorwegstations in het land van Waas en Dender" (nr. 7112)

11 Question de Mme Greta D'hondt au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les infrastructures pour personnes handicapées dans les gares dans la région située entre la Dendre et le pays de Waas" (n° 7112)

11.01 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, een stipt, klokvast, goedkoop en snel openbaar vervoer is een zeer belangrijke zaak. Daar komt uiteraard niets van indien men de spoorwegstations niet toegankelijk kan maken, ook voor minder mobiele en gehandicapte personen.

11.01 Greta D'hondt (CD&V) : Les gares de la région Dendre - Pays de Waas laissent encore beaucoup à désirer en matière d'infrastructures pour personnes handicapées. Le quai y est souvent fort bas et il n'y est prévu aucune rampe mobile, ni chaise

Die problematiek beroert mij al een tijd en ik heb van de gelegenheid gebruikgemaakt om in mijn streek, de regio Waas en Dender, de

situatie na te gaan. Als het ons menens is, mijnheer de minister, met de kansen op mobiliteit voor minder mobiele en gehandicapte personen, alsook met hun inschakeling in de tewerkstelling, dan is het nodig dat een streek als de regio Waas en Dender die van oudsher is aangewezen op pendelen, een zeer goed uitgerust spoorwegennet heeft. Dat is immers nodig om de mensen uit de streek te vervoeren naar het Brusselse, het Antwerpse en het Gentse, waar zij zijn tewerkgesteld. Het is uiteraard jammer dat dit dicht geweven net zo slecht uitgerust is voor minder mobiele en gehandicapte personen.

In de ongeveer twintig stations die onze regio telt, stel ik vast – en dan ben ik nog heel optimistisch – dat er toch een en ander mangelt aan de toegankelijkheid voor minder mobiele personen. In zeventien op de twintig stations is het perron laag, wat het instappen voor minder mobiele personen, alsook voor senioren en niet het minst voor gehandicapten, moeilijk tot onmogelijk maakt. In vijftien van de twintig stations is er geen mobiele oprithelling. Er is geen enkel station dat een rolstoel ter beschikking heeft. In slechts drie van de twintig stations is er een voor gehandicapten aangepast toilet. Slechts twee stations van de twintig hebben een lift op het perron en in slechts twee stations is er een stijgende roltrap. Dat er in twee stations een stijgende roltrap aanwezig is, alsook een lift op het perron, hebben we te danken aan de zeer recente renovatie van het station van Sint-Niklaas. Daardoor hebben we een station dat helemaal uitgerust is. In de andere stations is de situatie moeilijk.

Ik heb ook eens de vragen van collega's uit andere streken van de voorbije maanden erop nagekeken, mijnheer de minister. Aan sommigen hebt u geantwoord dat een tiental kilometer niet onoverkomelijk is en dat de meeste gehandicapten toch worden vervoerd. Mijn ervaring met de gehandicapten, heel lokaal, mijnheer de minister, is zo dat er toch een aantal is dat echt wel zelf met een aangepaste auto tot aan de stationsparking rijdt, maar dan beginnen voor hen de problemen. De situatie wordt nog verergerd - ik trap wellicht een open deur in - doordat stations alsmaar minder bemand zijn of op alle uren van de dag personeel ter beschikking hebben. Ik heb met heel wat stationspersoneel gesproken. Zij voelden zich zeker niet te goed om senioren of gehandicapten te proberen met man en macht op de trein te krijgen. Natuurlijk, als de man ontbreekt, is de macht er ook niet meer. Dan kan men die mensen zelfs met de stationschef erbij niet meer op de trein krijgen. Vandaar mijn vragen, mijnheer de minister.

Kunt u mij het globale bedrag geven dat in het lopende algemene spoorinvesteringsprogramma bestemd is voor de verbetering van de stations en de spreiding daarvan? Kunt u mij het aantal stations geven dat in het kader van het investeringsprogramma wordt aangepast? Om welke stations zal het gaan? Over hoeveel jaar gespreid kunnen wij voor de regio Waas en Dender op een beetje soelaas rekenen?

Ten derde, wordt bij de aanpassing van de stations van meet af ook de problematiek van de toegankelijkheid voor gehandicapten mee opgenomen? Krijgt het bedoelde adviesorgaan inspraak bij de uittekening van de aanpassing van de stations? Indien dat het geval is, sinds wanneer geldt dat? Welke resultaten kunnen er dan nu al voorgelegd worden? Mocht dat niet het geval zijn, wordt het dan geen tijd, mijnheer de minister, dat het adviesorgaan van de gehandicaptenverenigingen dringend bij de werkzaamheden wordt

roulante, ni toilette adaptée, ni ascenseur ou escalier roulant. Seule la gare de Sint-Niklaas a été adaptée après d'importants travaux de rénovation. En outre, les gares comptent de moins en moins de personnel, de sorte que les personnes handicapées ne peuvent plus être aidées à monter dans le train.

Quel budget a été affecté à l'amélioration des gares dans le programme d'investissement en cours? Combien de gares seront-elles rénovées? Lesquelles? Tient-on compte de la situation des personnes handicapées? Ces personnes ont-elles voix au chapitre? Quelles sont les perspectives pour les gares de la région Dendre - Pays de Waas?

betrokken?

Tot slot, welke zijn de perspectieven voor de stations Waas en Dender met betrekking tot de verbeterde toegankelijkheid van de stations voor gehandicapten?

Ik besluit daarmee de vraag niet, mijnheer de minister, omdat wij op het terrein al hebben geprobeerd om een aantal maatregelen, hoe kleinschalig ook, af te dwingen. Ik heb heel concreet voor mijn gemeente een drietal jaar geleden onderhandelingen gevoerd met de NMBS voor een aantal zeer dringende aanpassingen. Een drietal jaar geleden kregen wij – wij waren daar bijna kinderlijk verheugd over – de toezegging dat de parking en het perron zouden aangepast worden, zodat minstens de toegankelijkheid voor gehandicapten tot de trein zou verbeterd worden. Tevens zouden wij een fiets- en voetgangerstunnel krijgen onder de spoorweg om de toegankelijkheid van het industriepark te verbeteren. Dat heeft niets met gehandicapten als zodanig te maken, maar wij hebben nu na aandringen al twee keer een brief gekregen met de boodschap dat, hoewel een en ander was toegezegd, we nog langer zullen moeten wachten omdat er geen geldmiddelen zijn. Met die boodschap kan men in een streek als de onze, die zo aangewezen is op het openbaar vervoer, zijn pap niet meer koelen.. Ik denk dat het tableau dat ik heb geschetst in mijn vraag, toch wel aantoont dat er voor onze regio nog iets mag gebeuren.

11.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, de NMBS-groep heeft een lijst van drieënnegentig stations die toegankelijk moeten worden gemaakt voor gehandicapten. Het gaat hier over een concept van totale toegankelijkheid. Dit betekent de toegankelijkheid van alle perrons voor personen met een beperkte mobiliteit, behalve de perrons waar dit fysiek niet mogelijk is, bijvoorbeeld perrons waar werken aan de gang zijn. Dat is een zeer hoog gegrepen doelstelling, maar als men een station aanpakt, dan moet men het goed doen.

Het beheerscontract voorziet erin dat tegen 2008 en binnen de grenzen van de beschikbare budgettaire middelen, vierentwintig van de vijftig belangrijkste Belgische stations – evenwichtig gespreid over het hele grondgebied – effectief toegankelijk zullen zijn, volgens het concept van totale toegankelijkheid, met liften, hellingen en gelijkwaardige inrichting. In die vierentwintig stations zal bijstand aan personen met een beperkte mobiliteit gegarandeerd zijn. Dat is niet het einddoel, maar de eerste stap.

In Aalst is er een masterplan in opmaak voor de herinrichting van de stationsomgeving. Een timing voor de werken is nog niet bekend. In Dendermonde werd onlangs nieuw reizigerssanitair geïnstalleerd, met een gehandicaptentoilet. Telkens er werken zijn, probeert men de toegankelijkheid te garanderen. Dat is de algemene filosofie. Er zijn evenwel minder gerichte werken. Men renoveert en bij de renovatie worden de vereisten van toegankelijkheid aangepast.

Bij de aanpassing van stations of de stationsomgevingen wordt inderdaad van meet af aan rekening gehouden met de nodige voorzieningen voor personen met een beperkte mobiliteit. Deze voorzieningen worden in het aanbestedingsdossier opgenomen. Het gaat over bouwkundige voorzieningen, voorzieningen in de technische

11.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Il existe une liste de nonante-trois gares qui doivent être rendues accessibles aux personnes handicapées. Le programme d'investissement ne prévoit pas de budget particulier à cet effet. Les adaptations doivent toujours se faire dans le cadre de profondes rénovations ou de nouvelles constructions.

D'ici 2008, vingt-quatre des cinquante gares principales auront dû rendre leurs quais accessibles aux moins-valides. Dans ces vingt-quatre gares, la SNCB garantit également une aide aux personnes handicapées.

A Alost, un Master Plan est en cours d'élaboration pour la gare et ses abords mais le calendrier n'est pas encore connu. A Termonde, on a récemment construit de nouveaux sanitaires, y compris une toilette adaptée aux personnes handicapées.

Lors du réaménagement des gares ou abords de gares, il est toujours tenu compte des

uitrusting van de stations, de gebouwen, de onderdoorgangen, de perrons en de onmiddellijke stationsomgevingen.

Sinds 2001 wordt er regelmatig overleg gepleegd door de NMBS-groep met de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap. Deze Raad hangt af van de Federale Overheidsdienst Sociale Zekerheid en is de gesprekspartner van de NMBS-groep. Tijdens de verschillende overlegvergaderingen met deze Raad, werden een aantal normen vastgelegd die gevolgd moeten worden om de toegankelijkheid van de stations voor gehandicapte personen te optimaliseren. Indien de implementatie van deze normen voor problemen zorgt, wordt een voorstel aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap voorgelegd. De volgende projecten werden onder andere voor advies aan de Nationale Hoge Raad voor Personen met een Handicap voorgelegd: Brugge, Antwerpen-Centraal, Brussel-Centraal, Knokke, Blankenberge, Sint-Niklaas, Aarschot, Mol en Leuven.

De NMBS zal niet nalaten om, in het kader van grondige renovatiewerken aan de stations en de omgevingen, te trachten de stations zo toegankelijk mogelijk te maken voor mindervalide personen. Afhankelijk van de uitrusting van de stations voorziet de directie Reizigers in het concept "new passengers" de mogelijkheid om hulp te bieden aan minder mobiele reizigers, op eenvoudig verzoek. 24 uur per dag, zeven dagen op zeven, geldt bijvoorbeeld in de stations Denderleeuw en Dendermonde een voorafgaande aankondiging van drie uur voor reizigers met een rolwagen en een uur voor minder mobiele reizigers. Van 07.00 uur tot 21.00 uur, zeven dagen op zeven, is ook in de stations Aalst, Geraardsbergen, Lokeren, Sint-Niklaas en Zottegem een voorafgaande aankondiging van toepassing, van drie uur voor reizigers met een rolwagen en een uur voor minder mobiele reizigers.

De oprichting van een nationaal callcenter zal, samen met de minder mobiele reizigers, oplossingen zoeken voor mogelijke problemen die ze kunnen ontmoeten tijdens hun gewenste verplaatsing.

11.03 Greta D'hondt (CD&V): Mijnheer de minister, ik heb reeds gezegd dat ik in voorbereiding van deze vraag de antwoorden heb nagelezen die u de voorbije maanden hebt gegeven op vragen terzake van andere collega's. Het antwoord dat u nu geeft is een algemeen antwoord. De elementen daarin kon ik ook al terugvinden in de antwoorden die u aan collega's hebt gegeven.

Voor de regio Waas en Dender hoor ik dat er nog lichte aanpassingen zullen gebeuren in Dendermonde, Lokeren en Sint-Niklaas dat inderdaad een zeer goed station is. Dat betekent 3 stations op 20. Daarmee is de kous voor mij niet af. Als wij pleiten voor een toegankelijk en goed openbaar vervoer, zijn het niet de gehandicapten die eerst naar de grote stations moeten gaan om daar op de trein te geraken. Ik vind dit niet kunnen. Ik ga in mijn streek niet zeggen dat de zaak opgelost is omdat men naar het station van Sint-Niklaas kan of naar Dendermonde als men drie uur op voorhand belt. Het gaat soms over heel kleine dingen, mijnheer de minister.

Ik zeg niet dat 15 van de 17 kleinere stations allemaal een grote renovatie moeten krijgen, maar kleinschalige aanpassingen aan een deel van het perron zouden toch mogelijk moeten zijn zodat er op elk

équipements adaptés aux personnes handicapées, qui sont inclus dans le dossier d'adjudication. Depuis 2001, il y a des concertations régulières avec le Conseil supérieur des personnes handicapées, afin de pouvoir dégager un certain nombre de normes.

Lorsque la mise en œuvre de ces normes suscite des difficultés, une proposition est soumise à l'avis du Conseil. Le projet de Sint-Niklaas a notamment été présenté de cette manière.

La SNCB rendra les gares les plus accessibles possibles aux moins-valides dans le cadre d'importants travaux de rénovation. Indépendamment des équipements des gares, la direction Voyageurs prévoit la possibilité d'apporter, sur simple demande, une aide à des voyageurs à mobilité réduite, ainsi que la constitution d'un call center national qui cherchera des solutions aux problèmes éventuels, en collaboration avec les voyageurs à mobilité réduite.

11.03 Greta D'hondt (CD&V): Dans la région Dendre-Pays de Waas, trois des vingt gares seront réaménagées. C'est largement insuffisant. Si l'on préconise des transports en commun accessibles, on ne peut demander aux personnes handicapées de se déplacer vers les grandes gares. Dans de nombreux cas, des réaménagements limités d'une partie du quai suffisent. Selon les calculs effectués par ma commune, le coût n'est pas excessif. Nous demandons des transports en commun à dimension humaine.

perron toch een plaats is waar gehandicapten op een gemakkelijker manier op de trein kunnen. Plaatsen waar het perron een beetje wordt verhoogd en die goed worden aangeduid, dat zou al veel oplossen.

Mijnheer de minister, in mijn gemeente werden daarvoor berekeningen gemaakt en wij wilden daarvoor zelf ook nog een inspanning doen. Dit is niet onbetaalbaar. Ik weet wat ons lot is in onze regio. Als 17 kleinere stations moeten wachten op een grote renovatie, is dat geen goed beleid van openbaar vervoer voor gehandicapten. Ik blijf heel mistevreden over dit soort van antwoorden. Ik vraag kleinschalige aanpassingen in afwachting van een grote renovatie. Ik ga niet tegen de gehandicapten zeggen dat zij vanuit Wetteren naar Gent of van Beveren naar Sint-Niklaas moeten. Dat is geen openbaar vervoer op mensenmaat. Ik zal in de streek uw boodschap overmaken.

Het incident is gesloten.

L'incident est clos.

12 Vraag van de heer Stef Goris aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de mogelijke afschaffing van de rechtstreekse treinverbinding van Verrijk naar Brussel" (nr. 7091)

12 Question de M. Stef Goris au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la suppression éventuelle de la liaison ferroviaire directe entre Verrijk et Bruxelles" (n° 7091)

12.01 **Stef Goris** (VLD): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, mijn vraag betreft het relatief klein station van Verrijk.

Sinds 1993 werden van bij de aanvang van de onderhandelingen tussen de gemeente Boutersem - waarvan Verrijk een deelgemeente is - en de NMBS, over de HST, reeds verscheidene inspanningen geleverd, zowel door de gemeente als door de NMBS, in het kader van de opwaardering van het station Verrijk. Deze inspanningen betreffen zowel de heraanleg en de vernieuwing van de stationsomgeving als de treinverbindingen.

Voorbeelden hiervan zijn onder andere de vernieuwing van het stationsplein in de richting van Tienen met onder meer heel wat bijkomende parkeerplaatsen en fietsstallingen, de gedeeltelijke vernieuwing van de perrons en het dempen van het niet meer gebruikte uitwijkspoor. Ook in de nabije toekomst zullen nog bijkomende werken volgen om de stationsomgeving van Verrijk nog aantrekkelijker en veiliger te maken voor de treingebruikers.

Op het vlak van het aantal treinverbindingen verklaarde de NMBS in haar infoblad van oktober 1997 dat er na de ingebruikname van de HST, wat inmiddels is gebeurd, opnieuw ruimte zou komen op de bestaande lijn 36 om meer treinen in te zetten. Dat was heuglijk nieuws voor de pendelaars die gebruikmaken van het station Verrijk. De gemeente Boutersem stemde haar gemeentelijk mobiliteitsplan daarop af, samen met de andere aanwezige openbare nutmaatschappijen en met de NMBS.

Momenteel is er in mijnstreek, de regio Tienen, nogal wat commotie ontstaan over het voornemen van de NMBS om vanaf dit jaar de rechtstreekse verbinding van Verrijk met Brussel, die al heel wat jaren bestaat, af te schaffen en te vervangen door een

12.01 **Stef Goris** (VLD): Le projet de la SNCB de supprimer la liaison directe entre Verrijk et Bruxelles et de la remplacer par une liaison indirecte vers Bruxelles et une liaison directe vers l'aéroport suscite actuellement un vif émoi dans la région de Tirlemont. Ce projet est en contradiction avec les investissements et les efforts consentis depuis 1993 par la commune et par la SNCB.

Les projets de la SNCB concernant les liaisons ferroviaires à partir de Verrijk ont-elles déjà été intégralement mises en œuvre? Les gares d'Ezemaal et de Neerwinden seront-elles touchées? Une concertation sera-t-elle menée avec les communes avant toute décision définitive?

onrechtstreekse verbinding met Brussel en een rechtstreekse met de luchthaven. De talrijke pendelaars van Verrijk naar Brussel zullen met andere woorden, wanneer ze in de trein blijven zitten, aankomen in de nationale luchthaven van Zaventem, maar niet meer in Brussel. Dit zou voor de pendelaars van de omliggende gemeenten, zoals vooral de driehoek Oplinter-Glabbeek-Tielt-Winge, alsook van de stad Tienen en de omliggende dorpen en gemeenten, op verschillende vlakken ernstige problemen met zich brengen.

Als de treinverbinding tussen Verrijk en Brussel zou wegvallen, zouden de treingebruikers van het station Verrijk, die zoals ik daarnet al zei vrijwel exclusief in Brussel zijn tewerkgesteld, hun enige snelle verbinding verliezen en gedwongen worden in Leuven over te stappen. Zoals u kunt vermoeden, zal dat dagelijks bijkomende wachttijden met zich brengen en bij vertraging zelfs het missen van de aansluiting naar Brussel. Bovendien zal dit het risico inhouden dat zij in de trein Leuven-Brussel zullen moeten rechtstaan bij gebrek aan voldoende zitplaatsen.

Dit zou dus nog langere verplaatsingen, meer overstappen, nog onaanlokkelijker openbaar vervoer en een vermindering van het aantal kandidaat-treingebruikers tot gevolg kunnen hebben wat mijns inziens het omgekeerde effect zal hebben van de tot nu toe geleverde investeringen en inspanningen.

Nochtans, zo meen ik toch, zou het behoud van de rechtstreekse verbinding en eventueel zelfs een uitbreiding van het aantal in combinatie met het aantrekkelijk station van vandaag, een voordeel kunnen zijn, zowel voor de gemeente als voor de NMBS. Er komen immers gemiddeld niet minder dan 2.000 voertuigen per dag richting oprit 24 van de E40 voorbij het station van Verrijk. Voor de gemeente betekent de rechtstreekse treinverbinding een vermindering van de verkeersdruk in de dorpskern; voor de NMBS is het uiteraard een netto vervoerswinst.

Ik zou de minister dus graag de evidente vragen willen stellen.

In hoeverre zijn de plannen van de NMBS omtrent die verbindingen vanuit Verrijk reeds volledig uitgewerkt?

In de buurt zijn er nog twee vergelijkbare stations, namelijk die van Ezemaal en Neerwinden, deelgemeenten van Landen, die blijkbaar ook getroffen worden door die maatregelen. Hebt u daar enig nieuws over?

Ten slotte, zal er toch nog met de betrokken gemeentebesturen overleg worden gepleegd vooraleer er een definitieve beslissing wordt genomen?

Ik dank u alvast voor uw antwoord.

12.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, op dit moment is inderdaad een studie bezig over de herziening van de bediening van lijn 36 voor de nieuwe treindienst van december 2005. Er zijn twee doelstellingen.

Ten eerste, men wil Genk-Brussel-Gent sneller laten lopen door de haltes in Neerwinden, Ezemaal en Verrijk af te schaffen. Zo worden

12.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Une étude est en cours en ce qui concerne la nouvelle desserte de la ligne 36 au-delà de décembre 2005. Il est prévu de raccourcir le temps du trajet sur la ligne Gand-Bruxelles en

de rittijden tussen de stations van Limburg en Brussel ingekort. Die haltes zijn pas in september 1999 geopend, juist om de problemen met lijn 36 op te lossen. Dat was een technische, tijdelijke maatregel, die natuurlijk indruist tegen het geheel van de snelle intercityverbinding, die door die lijnen moet worden gegarandeerd.

Ten volle gebruikmaken van de nieuwe aansluiting is een andere oplossing. Een andere optie is een nieuwe aansluiting van de luchthaven naar Leuven en de indienststelling van twee nieuwe relaties per uur tussen Leuven en de luchthaven. Het project voorziet er dan ook in dat een van de twee nieuwe relaties uit Landen zou vertrekken en dan wel de stations en stopplaatsen Neerwinden, Ezemaal, Tienen en Verrijk zou bedienen, waardoor de reizigers een rechtstreekse, klok vaste verbinding met de luchthaven zullen krijgen. Zij die naar Brussel moeten, zullen wel moeten overstappen in Leuven, met de relatie ICK naar Brussel. Ze zullen dat dus nog kunnen, maar ze moeten wel overstappen in Leuven.

De haltes van de ICK Genk-Brussel-Gent in Neerwinden, Ezemaal en Verrijk werden eigenlijk nooit in het ICR98-plan opgenomen. De werken op de lijn 36 naderen hun eindfase. De telcijfers voor die drie stopplaatsen zijn zeker niet erg positief geweest. Er is geen stijging van het aantal klanten geweest. Vandaar dat een terugkeer naar de oorspronkelijke toestand prioritair is, met dus de nieuwe relatie naar de luchthaven, met aansluiting in Leuven naar Brussel. Op die manier wordt rechtstreeks verkeer vanuit Genk gecombineerd met toch nog altijd een zeer goede toegankelijkheid van Zaventem en een goede toegankelijkheid van Brussel vanuit die stations, maar met een overstap in Leuven.

supprimant les arrêts de Neerwinden, Ezemaal et Verrijk. Ces arrêts n'existent que depuis 1999 et avaient été conçus comme une mesure technique provisoire, qui est du reste contraire au principe d'une ligne Intercity rapide.

Dans l'hypothèse où deux trains assureraient une nouvelle liaison entre l'aéroport et Louvain, un de ces trains pourrait partir de Landen et desservir Neerwinden, Ezemaal, Tirlemont et Verrijk. Les usagers disposeraient de la sorte d'une liaison directe et à heure fixe avec l'aéroport. Les voyageurs à destination de Bruxelles devraient toutefois changer de train à Louvain.

Les arrêts du train Intercity à Neerwinden, Ezemaal et Verrijk n'ont jamais figuré dans le plan IC-IR 1998. Les travaux en cours sur la ligne 36 sont près d'être achevés. Les chiffres concernant les trois arrêts provisoires ne sont guère positifs puisqu'on n'a pas observé d'augmentation du nombre d'usagers. Le retour à la situation initiale se justifie dès lors. La nouvelle liaison Louvain-Zaventem permet de rejoindre directement l'aéroport et Bruxelles reste aisément joignable moyennant un changement de train supplémentaire à Louvain.

12.03 Stef Goris (VLD): Mijnheer de minister, natuurlijk is het minder goed nieuws voor de pendelaars uit Verrijk. U zegt dat de cijfers niet bemoedigend zijn, maar het spreekt voor zich dat in voorkomend geval die cijfers alleen maar kunnen dalen en dat de files richting Brussel vanuit het Leuvense ...

12.03 Stef Goris (VLD): C'est une mauvaise nouvelle pour les navetteurs de Verrijk. Le ministre dit que les chiffres ne sont pas encourageants, mais la nouvelle proposition ne renversera certainement pas la tendance et il y aura de plus en plus d'embouteillages.

12.04 Minister Johan Vande Lanotte: (...)

12.05 Stef Goris (VLD): Wij moeten misschien toch pogingen ondernemen om meer mensen ervan te overtuigen om het openbaar vervoer te nemen in Verrijk en in Ezemaal en Neerwinden. Hetgeen nu gaat gebeuren, namelijk dat die mensen zullen moeten overstappen in Leuven omdat zij op een trein zitten die naar de luchthaven gaat, kan alleen maar een daling met zich brengen. Ik

12.05 Stef Goris (VLD): La liaison avec l'aéroport est certes positive, mais les voyageurs à destination de l'aéroport sont plus nombreux dans les villes-centres que dans les villages, où la

vrees daarvoor een beetje.

Anderzijds komt het mij voor dat treinen die uit Limburg komen, uit Hasselt en Sint-Truiden, mensen zouden kunnen vervoeren naar de luchthaven. Die verbinding naar de luchthaven is zeker een goede zaak. Het lijkt mij meer voor de hand te liggen dat men meer reizigers vindt in de centrumsteden met de bestemming luchthaven, dan in de boerendorpen waar de pendelaars naar Brussel-Hoofdstad gaan en op de luchthaven niets te zoeken hebben.

Er zou daar toch het een en ander van die filosofie moeten kunnen worden bekeken. Mijnheer de minister, ik dring er nogmaals bij u en uw administratie op aan om nogmaals het dossier grondig te bekijken, omdat ik vrees voor het verlies aan reizigers vanuit de kleine stations, waar pendelaars specifiek kiezen voor Brussel en niet voor Zaventem-luchthaven.

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

13 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het proefproject van de NMBS met draadloos surfen" (nr. 7129)

13 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le projet pilote de la SNCB relatif aux connexions internet sans fil" (n° 7129)

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, volgens berichtgeving in de media start de NMBS met draadloos internet op het binnenlandse treinverkeer. Daarvoor zou waarschijnlijk een proefproject worden geïnstalleerd, meer bepaald op de lijn Oostende-Brussel-Eupen. De filosofie daarachter is wellicht dat de investering in dergelijke projecten ook te maken zal hebben met de aantrekking van reizigers.

Mijnheer de minister, in dat verband had ik graag een antwoord op de volgende vragen.

Ten eerste, kunt u duiding geven bij de omvang en de inhoud van het project? Er wordt gesproken over een proefproject. Wat zal de verdere roll out zijn van dergelijke projecten? Of zijn er nog geen verdere plannen en wordt er eerst een evaluatie gemaakt na het eerste proefproject?

Ten tweede, wanneer zullen de eerste testen van start gaan? Wanneer kunnen wij eigenlijk rekenen op de nieuwe technologie?

Ten derde, op welke lijnen wil de NMBS op termijn draadloos internet aanbieden? Volgens welke timing?

Ten vierde, niet onbelangrijk, zal de reiziger daarvoor extra moeten betalen? Ik meen dat het project met een bepaalde operator wordt uitgebouwd. Zullen de klanten van deze of gene operator dan over een geprivilegieerde positie beschikken om kosteloos toegang te krijgen tot dergelijk draadloos netwerk, of hoe zal dat verder gefinancierd worden?

Ten vijfde, welk systeem of welke technologie zal daarbij worden gehanteerd? Wordt dat ook onderworpen aan evaluatie of is er nu reeds gekozen voor deze of gene technologie? U weet dat de sector

majorité des navetteurs souhaitent se déplacer à Bruxelles-Capitale. J'insiste pour que le ministre réexamine minutieusement ce dossier.

13.01 Roel Deseyn (CD&V): Selon les médias, la SNCB proposera prochainement l'internet sans fil sur le trafic ferroviaire intérieur. Cet investissement est destiné à attirer des voyageurs.

Quels sont l'ampleur et le contenu du projet? Quand débiteront les premiers tests? Sur quelles lignes la SNCB prévoit-elle à terme de proposer l'internet sans fil? Le voyageur devra-t-il payer plus à cet effet? Les clients d'un opérateur déterminé disposeront-ils d'une position privilégiée? Quelle sera la technologie utilisée? Comment sera opérée l'évaluation? Avec quelles sociétés va-t-on collaborer? Quel est le budget prévu?

in die mate in beweging is dat er weinig zekerheden zijn wat betreft de doeltreffendheid van de aanbidding van een dergelijke faciliteit.

Ten zesde, met welke firma's wordt in deze samengewerkt? Een niet onbelangrijke vraag, omdat verschillende firma's in het telecomlandschap in België een bepaalde technologie preconiseren. Het antwoord op die vraag kan een richting geven.

Ten slotte, wat is het uitgetrokken budget hiervoor?

13.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, mijnheer Deseyn, het beheerscontract, dat wij nu voortdurend zullen moeten gebruiken, schrijft voor dat de NMBS de lancering plant van een proefproject voor draadloos internettoegang aan boord van de treinen. Als de economische en technische haalbaarheid bewezen is, kan dat ook uitgebreid worden tot het gehele net, maar dat moet blijken uit de pilootprojecten. In het beheerscontract worden verschillende pilootprojecten opgenomen. Wij willen absoluut vernieuwen, maar geen avonturen tegemoetgaan.

Het pilootproject zou eind 2005, begin 2006 van start kunnen gaan en zal doorgang vinden op de lijn Eupen-Luik-Leuven-Brussel-Gent-Brugge-Oostende, die de meeste reizigers telt.

Uitbreiding van het pilootproject zal beslist worden op basis van de technische haalbaarheidsstudie en de businesscase.

Het is absoluut voorbarig nu reeds te antwoorden op de vraag of er voor die internettoegang al dan niet betaald moet worden.

Er zal een functioneel bestek worden opgesteld. De technologie wordt door de aanbidders gekozen.

De beslissing zal door de NMBS moeten worden genomen na een marktconsultatie. We zullen dus de markt aanschrijven. U vraagt met welke bedrijven zal worden samengewerkt. Welnu, het zullen de bedrijven zijn die het best uit de marktconsultatie komen.

Het budget zullen we ook nog moeten bekijken. We zullen natuurlijk proberen om die internettoegang zo goedkoop mogelijk te maken. Misschien zal degene die investeert, dat ook volledig betalen.

Dat is allemaal nog zeer voorbarig.

Daarom is het ook een pilootproject. Mochten we dit voor niets kunnen doen, zou dat natuurlijk leuk zijn. We gaan dit moeten bekijken. Nu al zeggen hoeveel het zal kosten en wie het zal betalen, is nog allemaal zeer voorbarig. Dit zal afhangen van de markt en de offertes die we zullen krijgen.

13.03 **Roel Deseyn** (CD&V): De minister zegt dat alles zeer voorbarig is en dat alles in een embryonale fase zit maar misschien was de mosterd al gezocht in een aantal buitenlandse projecten of projecten als bijvoorbeeld de Thalys. U zegt dat het te maken zal hebben met het businessmodel en een bepaalde financiële haalbaarheid. Het is daarom volgens u voorbarig om te spreken over wie wat zal betalen. Dat is natuurlijk wel een belangrijk onderdeel van de aanbesteding want ik kan me inbeelden dat bepaalde operatoren

13.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Le contrat de gestion prévoit un certain nombre de projets pilotes qui permettront d'étudier la faisabilité économique et technique. Si les résultats sont concluants, la téléphonie mobile pourra éventuellement être généralisée.

Fin 2005 pourra débuter le projet pilote prévu sur la ligne Liège-Ostende. Il est prématuré de se prononcer dès à présent sur la question de savoir quel sera le coût et qui le supportera. Cela dépendra du cahier des charges et de la consultation du marché par la SNCB. L'objectif est bien entendu de proposer ce service aux voyageurs au meilleur prix possible.

13.03 **Roel Deseyn** (CD&V) : S'il est vrai que le projet se trouve encore dans une phase embryonnaire, le prix constitue dès le départ un élément important de l'adjudication. Une discussion à ce sujet s'impose dès le début.

graag een groot stuk zullen helpen financieren als zij daarmee hun klanten extra faciliteiten kunnen geven door het ter beschikking stellen van die hot spots. In die zin is deze discussie toch op zijn plaats want ik zou het toch betreuren dat, voor een dienst die wordt voorgesteld in het beheerscontract van de NMBS, een discriminatie zou worden gemaakt overeenkomstig het particuliere abonnement van de treinreizigers. Dat lijkt mij in deze niet zo ondenkbeeldig; vandaar dat de vraag in verband met de universaliteit op zijn plaats is.

U zegt ook dat voortdurend moet worden gerefereerd aan de tekst van het beheerscontract. Ik zou de voorzitter van de commissie willen vragen om de teksten, die vorige week werden beloofd, zo vlug mogelijk te kunnen inkijken want anders zullen we in de commissie soms naast mekaar praten. Ik hoop, mijnheer de minister, dat men voldoende rekening zal houden met het algemeen beschikbaar stellen van de mogelijkheden zonder dat er sprake zal zijn van favoritisme en dat het op een soepele manier zal worden gegund. Ik hoop ook dat na bijsturing en evaluatie in deze snel veranderende sector voldoende ruimte zal worden gelaten voor een performantere technologie.

De **voorzitter**: Die teksten zullen eerstdaags op het internet beschikbaar zijn.

13.04 Minister **Johan Vande Lanotte**: We hopen de teksten woensdag of donderdag op de internetsite van de NMBS te krijgen.

Les textes du contrat de gestion qui nous avaient été promis sont-ils déjà disponibles?

13.04 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Dans quelques jours, ils pourront être consultés sur le site de la SNCB.

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

14 **Vraag van de heer Patrick De Groote aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de gratis parkeerplaatsen" (nr. 7196)**

14 **Question de M. Patrick De Groote au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les places de stationnement gratuites" (n° 7196)**

14.01 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, op 10 mei 2005 konden wij in de pers lezen dat u aan de NMBS had opgedragen om vanaf 1 juni in 12 stations gratis parkeerplaatsen aan te bieden aan de treinabonnees. Op zich is dat natuurlijk een heel lovenswaardig initiatief dat wij uiteraard volmondig steunen.

Een van onze medewerkers ging op donderdag 26 mei op stap, dus vijf dagen voor de inwerkingtreding van dit proefproject en daar meldde de loketbediende van het station Gent-Dampoort dat er inderdaad vanaf 1 juni een proefproject zou starten maar dat hij geen instructies had over de organisatie ervan. Er volgde een telefoon naar het nationaal inlichtingennummer van de NMBS en dat leerde ons dat men daar geen verdere inlichtingen had over de organisatie van dit project. Op de vraag hoe het dan wordt geregeld kon de telefonist na enkele minuten opzoekingswerk vertellen dat het abonnement aan het loket dient te worden getoond.

Op de vraag of er een ticket zal worden verstrekt om achter de voorruit te leggen, verwees de man ons door naar het plaatselijk loket.

Op maandag 30 mei, twee dagen voor de aangekondigde inwerkingtreding, kon men na enkele minuten melden dat in de laatste

14.01 **Patrick De Groote** (N-VA) : La presse a annoncé qu'à partir du 1^{er} juin, la SNCB offrirait, dans douze gares, des places de stationnement aux voyageurs. A la SNCB, nul ne semble être en mesure de fournir des informations concrètes à ce propos. Mais il est clair, entre-temps, que la date du 1^{er} juin n'a absolument pas été respectée.

Est-il exact que le ministre n'a pas fourni à la SNCB d'informations supplémentaires sur ce projet? Quelle est la cause du retard? Quand disposerons-nous de plus amples informations sur la réalisation concrète de ce projet pilote?

nota die ze dienaangaande hadden gekregen, de uitvoeringsmodaliteiten van dit proefproject nog niet waren vastgesteld. Er was nog geen begindatum bepaald.

U begrijpt, mijnheer de minister, dat het soms vervelend is voor de burger wanneer in de pers een startdatum van een proefproject wordt aangekondigd en dat de onverwijlde uitvoering ervan niet kan worden gehaald.

Ik wens u dus een paar korte vragen te stellen. Is de laatst verstrekte informatie door de inlichtingendienst van de NMBS correct? Wat meldt het beheerscontract hierover? Welke zijn de redenen voor de vertraging van de uitvoering? Wanneer zal er meer duidelijkheid bestaan over de effectieve uitvoering van het proefproject? Kunt u enige verheldering brengen in de onduidelijkheid en de verwarring die hieromtrent is gerezen?

14.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer de voorzitter, ik wens te beklemtonen dat in heel deze aankondiging noch de NMBS noch wijzelf enig initiatief hebben genomen. Wij zijn aan het werken aan een nieuw aanbod inzake parkings en wij hebben vastgesteld dat, terwijl wij daarmee nog bezig waren, enkele syndicale organisaties het nodig hebben geacht om naar de pers te stappen. Dat is hun verantwoordelijkheid. De datum van 1 juni is in de maand februari in deze documenten voorzien geweest. Wij hebben toen gezien dat dit niet kon en deze datum werd dan ook niet weerhouden. In het beheerscontract staat dat men zou proberen vanaf 1 september 2005. Dat is ook ondertekend. Uiteraard kon men aan die persoon niets uitleggen. Men heeft het echter voorgesteld alsof het reeds was beslist. Zowel de NMBS als wijzelf hebben dat ook gemerkt en wij hebben dan ook geprobeerd de communicatie in goede banen te leiden. Er wordt daaraan gewerkt en uiterlijk vandaag nog of morgen zal worden uitgelegd hoe de 1^{ste} september zal starten. Dat is heel vervelend. Het betreft hier een intern document dat nog niet rijp was voor communicatie. Dit document is uitgelekt en gebruikt. Zo is het gebeurd.

14.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Ce n'est pas moi, ni la SNCB, qui ai annoncé ce projet. Les syndicats ont informé la presse sur la base d'un document interne qui ne comportait qu'une date butoir. Le contrat de gestion précise que les places de stationnement devront être disponibles à partir de septembre 2005. Nous avons tenté de rectifier les informations qui avaient été diffusées prématurément.

14.03 **Patrick De Groote** (N-VA): Mijnheer de minister, dat is natuurlijk heel jammer. Het is inderdaad zeer verwarrend. Ik heb mijn vraag ingediend op 30 mei en op 1 juni verscheen er al een persnota van de heer Casaer die zei dat het voor eind september zou zijn. Dezelfde dag kwam er een bericht van de NMBS waarin stond dat zij niet klaar waren voor gratis parkeren en dat de uiterste datum 1 september zou zijn. Men kon de precieze startdatum nog niet geven en ook niet welke stations precies in het project zouden worden opgenomen. Men wilde daarover geen commentaar meer kwijt. Ik heb die persmededeling pas na mijn vraag gezien.

14.03 **Patrick De Groote** (N-VA) : En communiquant leurs décisions aux citoyens comme ils l'ont fait, les responsables politiques ont semé la confusion la plus totale dans les esprits. Et les citoyens n'apprécient guère.

Het is jammer. Ik begrijp dat er communicatiestoornissen zijn of dat enkele reacties voorbarig waren. Ik dank u voor uw antwoord.

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

15 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de herinvoering van het herinneringsbriefje bij De Post" (nr. 7223)

15 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "la réintroduction de la carte de rappel par La Poste" (n° 7223)

15.01 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik kom even terug op een punt dat ik al had aangeraakt in de marge van een andere vraag in de plenaire vergadering naar aanleiding van de voorstelling van het verslag van de ombudsdienst bij De Post. Ik heb het heel specifiek over de afschaffing van het herinneringsbriefje bij een aangetekende zending. Indien de geadresseerde van een aangetekende zending niet thuis was, dan werd er een herinneringsbriefje in de bus gestopt en werd het pakje of de bestelling voorlopig bijgehouden op het postkantoor. De problematiek was ook nauw gerelateerd aan bepaalde verdwijningen. Algemeen kan worden gesteld dat de afschaffing van het herinneringsbriefje niet zo'n goede zaak is. Veel meer blijft liggen. Sommige mensen hebben misschien het eerste briefje niet gezien, of het kaartje was in de verkeerde bus gestoken of het was verkeerd ingevuld.

De herinvoering van een herinneringskaartje, niet alleen als tweede verwittiging, maar ook als een soort back-upsysteem, zou voor meer duidelijkheid en rechtszekerheid zorgen. Het gaat hier dan ook meestal over belangrijke stukken. Het zou goed zijn, zowel voor De Post als voor de klant zelf. Ik heb ook in mijn toelichting enkele concrete voorbeelden gegeven, die ik nu niet zal herhalen.

Terwijl de afzender over mogelijkheden beschikt om de uitreiking van de zending via de barcode te laten volgen, weet de bestemming al te vaak pas van het bestaan van de zending wanneer de termijn reeds verstreken is. Concluderend is het dus eigenlijk duidelijk dat de afschaffing van het herinneringskaartje een zwakke schakel of toch zekere een verzwakking in het volledige proces van de uitreiking van aangetekende zendingen is. Zeker met de huidige stand van de informatisering moeten er mogelijkheden zijn om dat op te vangen. Dat was een conclusie die niet alleen bij ons zomaar opborrelde, maar die natuurlijk ook werd getrokken door de ombudsdiensten bij De Post.

Met de informatisering lijkt het mij immers niet bepaald grote meerkosten met zich te brengen of meer moeite te vergen om zo'n klein kaartje aan de bestemming te bezorgen. Men kan ook hier het verschil maken met eventuele alternatieve operatoren.

Waarom werd het herinneringskaartje eigenlijk afgeschaft? Wanneer was dat?

Zou u als overheid de herinvoering ervan willen bepleiten bij De Post? Denkt u eventueel ook aan alternatieven voor het klassieke kaartje? Er zouden daarvoor verschillende varianten zijn, maar misschien leeft er daaromtrent al iets. Het zou goed zijn om uw mening daarover te kennen.

15.02 Minister Johan Vande Lanotte: De herinneringskaart voor de afhaling van een aangetekende zending is afgeschaft in 2000. De reden was de heel kleine respons, terwijl de kaart manueel gemaakt en in de bus gestopt moest worden.

De hele discussie rond de zekerheid van de melding van een aangetekende zending aan de geadresseerde is bezig. Er worden een aantal initiatieven vooropgesteld die zowel de doelstelling hebben een vergetelheid door de postman in het gebruik van de verwittigingskaart

15.01 Roel Deseyn (CD&V) : Lorsqu'un facteur ne peut distribuer un envoi recommandé, il glisse une petite carte dans la boîte à lettres du destinataire. Or, il n'est pas rare que les destinataires affirment n'avoir jamais reçu de petite carte. Conséquence: on ne sait plus très bien si la responsabilité incombe au facteur ou au destinataire. Et il faut ajouter à cela que le destinataire n'a que six mois pour introduire une réclamation. Si on réinstaurait la carte de rappel en usage autrefois, on clarifierait les choses tout en garantissant aux intéressés une certaine sécurité juridique.

Quand et pourquoi la carte de rappel a-t-elle été supprimée? Le ministre serait-il favorable à sa réinstauration? La Poste envisage-t-elle des alternatives à cette carte?

15.02 Johan Vande Lanotte, ministre: La carte de rappel a été supprimée en 2000 parce que très peu de personnes y donnaient suite. La Poste prépare quelques initiatives pour augmenter la garantie qu'un courrier recommandé sera bien notifié. Elle veut éviter que les facteurs omettent de

te voorkomen, als de zichtbaarheid van de kaart voor de geadresseerde te verhogen. Er wordt een concrete actie bestudeerd met de integratie van het afgeleverde document en de verwittigingskaart. Dit document wordt afgedrukt in het kantoor van uitreiking voor elke aangetekende zending en bevat automatisch het unieke nummer van de zending, het kantoor van afhaling en de laatste afhaaldatum. Het document zou de huidige verwittigingskaart vervangen. De eerste tests worden gepland in het najaar 2005.

Er is nog geen beslissing over het al dan niet herinvoeren van een soort herinneringskaart. Wij zullen nog een aantal cijfers en tests onderzoeken. Het zou kunnen dat er in het najaar nog tests komen, maar die zullen toch vrij overtuigend moeten zijn vooraleer men overgaat tot de herinvoering van een herinneringskaart. Het is echter niet uitgesloten. Het wordt opnieuw getest, met alternatieven. Als die tests positief zijn, dan kan er iets gebeuren.

déposer le carton et souhaite accroître la visibilité de celui-ci. Un nouveau document unique, qui sera tout à la fois bon de livraison et bulletin d'avertissement, fera l'objet de tests à l'automne 2005. La réintroduction d'une sorte de carte de rappel dépendra du résultat de ces tests. Si la réintroduction n'est pas exclue, elle n'est néanmoins guère probable.

15.03 Roel Deseyn (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er worden zeker positieve voorstellen gedaan. Het is een grote verdienste dat er nagedacht wordt over verbeteringen op dit punt. Als ik het goed begrijp, wordt met het eerste kaartje een analoog document afgedrukt dat dan bewaard wordt in het postkantoor. Wat zal men daarmee exact doen?

15.03 Roel Deseyn (CD&V) : Que l'on réfléchisse au problème est une bonne chose.

15.04 Minister Johan Vande Lanotte: De postbode komt met de uitreiking en herinnering samen. Als iemand niet thuis is, dan heeft hij onmiddellijk het briefje mee, terwijl nu een afzonderlijk briefje opgemaakt moet worden. Nu heeft hij alles. Hij belt aan en als er niet opgedaan wordt, dan scheurt hij het af – hij heeft het toch in de hand – en stopt het in de bus. Dat zal gemakkelijker zijn en minder verlies teweegbrengen. Er zal ook minder discussie zijn.

15.05 Roel Deseyn (CD&V): Ik meen dat wij de evaluatie van het vernieuwde kaartje moeten afwachten, om te bekijken of een herinnering nog nodig is. Wordt vervolgd.

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

16 Vraag van de heer Roel Deseyn aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "het verkorten van de periode voor de vervanging van verloren betaaltitels" (nr. 7233)

16 Question de M. Roel Deseyn au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "le raccourcissement de la période prescrite pour le remplacement de titres de paiement égarés" (n° 7233)

16.01 Roel Deseyn (CD&V): Dit is een eenvoudige vraag, mijnheer de voorzitter.

Mijnheer de minister, de vervanging van in de post verloren betaaltitels – zo wordt ook gezegd door de Ombudsdienst – gebeurt eigenlijk weinig klantvriendelijk: 6 tot 10 werkdagen is voor mensen die wachten op hun pensioen of hun vervangingsinkomen, of eventueel op een andere geldsom, vrij lang. Ik meen dat er toch een snellere vervanging nodig is wanneer er iets fout gelopen is.

Bovendien, zegt ook de Ombudsdienst, gebeurt de opvang van de mensen die op dat geld wachten niet altijd even fijnzinnig. Er wordt

16.01 Roel Deseyn (CD&V): Dans son rapport annuel, le service de médiation de La Poste fait remarquer que le remplacement de titres de paiement perdus se fait de façon peu respectueuse du client. En effet, un délai de six à dix jours ouvrables est particulièrement long pour ceux qui attendent le paiement d'une pension ou d'un revenu de remplacement. En

wel gezegd: zij moeten maar een andere manier van betalen kiezen. Maar u weet – de problematiek is al door de collega's geschetst – dat gezien de organisatie van De Post en het niet altijd zo fijne kantorennet het alternatief geen optie is voor bepaalde mensen, hoezeer het ook gestimuleerd wordt en hoezeer die stimulansen verdienstelijk zijn op zich.

De vraag gaat over de vrij lange periode voor de vervanging van de verloren betaaltitels. Welke maatregelen zal De Post terzake nemen? Ik had de indruk dat de topman van De Post, de heer Johnny Thijs, zich toch bewust was van het probleem in zijn repliek na de persconferentie van de Ombudsdienst. Mijn vraag is: welke opvolging zal in deze gebeuren? Hoe staat u tegenover de suggestie om via de blokkering van de oude posttitel tot een snellere vervanging ervan te komen? En ten slotte, hoe zal voor een klantvriendelijker opvang gezorgd worden? Welke acties zijn daartoe al ondernomen of welke richtlijnen zijn daartoe al gegeven?

16.02 Minister **Johan Vande Lanotte**: Mijnheer Deseyn, zodra er melding wordt gemaakt van een verloren titel, wordt er onmiddellijk een vervanging aangevraagd in het ICT-bestand. Wanneer de vervanging van de originele titel wordt gevraagd, wordt de oude titel onmiddellijk geblokkeerd, uiteraard. Om veiligheidsredenen ontvangt de dienst Uitgifte Assignaties van de Financiële Post na 5 werkdagen de nieuwe titel. Diezelfde dag wordt de titel afgegeven aan de klantendienst van de Financiële Post, die op zijn beurt de titel verzendt naar het postkantoor en de betrokkene uitnodigt daar de titel te incasseren.

Op dit ogenblik lijkt het operationeel vrij moeilijk om de periode van 6 dagen in te korten. De Financiële Post zal samen met ICT een studie verrichten met als doel de afleveringstermijn alsnog te minimaliseren. De Financiële Post stelt al het mogelijke in het werk om op zo eenvoudige manier en zo vlug mogelijk de klant van dienst te zijn.

16.03 **Roel Deseyn** (CD&V): Mijnheer de voorzitter, even heel kort en een beetje analoog met het vorige antwoord: het is al verdienstelijk op zich dat men de problematiek onderkent en dat men inspanningen zal doen, of toch zal onderzoeken of men initiatieven kan nemen die de termijn zullen kunnen verkorten. Men kan inderdaad niet voorbijgaan aan het gegeven dat sommige mensen dit geld zeer dringend nodig hebben.

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

17 Question de M. Eric Massin au vice-premier ministre et ministre du Budget et des Entreprises publiques sur "les bâtiments des gares" (n° 7255)

autre, l'accueil des personnes venant faire une telle déclaration laisserait généralement à désirer.

La Poste est-elle consciente de ce problème? Compte-t-on prendre des mesures pour réduire le délai de remplacement d'un titre de paiement et pour améliorer l'accueil de la clientèle concernée?

16.02 **Johan Vande Lanotte**, ministre: Toute déclaration d'un titre perdu entraîne une demande de remplacement dans le fichier TIC. Dès que le remplacement d'un titre original est demandé, l'ancien titre est immédiatement détruit.

Pour des raisons de sécurité, le service des Emissions d'assignations de La Poste Financière recevra le nouveau titre après cinq jours ouvrables. Celui-ci sera immédiatement transmis au service clientèle, qui à son tour expédiera le titre à un bureau de poste et invitera la personne ayant fait la déclaration à venir encaisser le titre. La réduction de ce délai n'est pas une chose facile du point de vue opérationnel. Cela dit, La Poste Financière effectuera, en collaboration avec le service TIC, une étude en vue d'une éventuelle réduction de ce délai.

16.03 **Roel Deseyn** (CD&V) : Je me réjouis de ce que La Poste financière soit consciente du problème et examine la possibilité de raccourcir le délai de livraison.

17 Vraag van de heer Eric Massin aan de vice-eerste minister en minister van Begroting en Overheidsbedrijven over "de stationsgebouwen" (nr. 7255)

17.01 Eric Massin (PS): Monsieur le président, monsieur le vice-premier ministre, nous arrivons à la fin du feuilleton des petites gares, la fin définitive, je l'espère.

Il y a quelques semaines, vous avez confirmé au ministre des Affaires intérieures et de la Fonction publique en Région wallonne, M. Courard, que les bâtiments des gares wallonnes dont les guichets seront fermés par la SNCB seraient mis à disposition des communes pour l'euro symbolique. C'est l'information que j'ai obtenue.

Cette mise à disposition à titre gracieux conforte le ministre Courard dans son projet de création d'espaces multiservices et l'on ne peut que se féliciter de la volonté de sauvegarder ces lieux de vie, en empêchant qu'ils se transforment en chancres urbains. Chacun y trouve son avantage, tant la SNCB que les villes et communes ou les usagers du train.

D'ailleurs, les communes ne s'y sont pas trompées puisqu'une grande majorité d'entre elles ont entamé l'examen de ce projet de réaffectation des bâtiments des gares.

Cependant, parallèlement à cette orientation, il reste, à mon sens, important que la SNCB puisse également clarifier la manière dont les investissements vont être consentis pour le maintien de son activité dans les gares.

Ma question portera donc sur deux points:

Le premier a trait aux potentielles implications juridiques du mode de mise à disposition par la SNCB des bâtiments des gares aux communes. Puisqu'il semble que tout transfert de propriété de la SNCB vers les communes concernées soit exclu, la SNCB restera propriétaire de ces bâtiments et donc en partie responsable juridiquement. Sachant que cette responsabilité a des effets variables sur les obligations des parties, en fonction de la nature de la mise à disposition, monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous me renseigner sur les termes de cette mise à disposition, plus particulièrement sur la forme du contrat choisi?

Le second point concerne le maintien d'un service minimum de la SNCB dans ces gares. Monsieur le vice-premier ministre, pouvez-vous nous informer si toutes ces gares se verront installer un distributeur de billets de voyage? Si distributeur il y a, dans quelles gares? Ces distributeurs seront-ils installés à l'intérieur des bâtiments concernés? Je pense plus particulièrement à la gare de Manage qui a effectué cette démarche vis-à-vis de la SNCB: c'est une gare que je connais bien et qui reste une desserte importante pour toute la population de la région du Centre.

17.02 Johan Vande Lanotte, ministre: Comme vous le savez, une concertation est organisée avec les différentes communes concernant les bâtiments des gares dans lesquelles la fonction de guichet est supprimée. Les intérêts des communes sont très divers. Certaines seraient intéressées par une cession, un droit d'occupation. Si un droit d'occupation est accordé à la commune moyennant le paiement d'une

17.01 Eric Massin (PS): U heeft bevestigd dat de Waalse stationsgebouwen waarvan de loketten gesloten worden, voor een symbolische euro ter beschikking van de gemeenten kunnen worden gesteld. Wat zullen de juridische gevolgen van die terbeschikkingstelling zijn? Welke minimale dienstverlening zal de NMBS nog aanbieden in die stations? Zullen in al die stations biljettenverdelers geïnstalleerd worden?

17.02 Minister Johan Vande Lanotte: Er wordt met de betrokken gemeenten overleg gepleegd. De belangstelling van de gemeenten is uiteenlopend. Sommigen zijn geïnteresseerd in

redevance limitée ou même une somme symbolique, une convention sera établie stipulant que la grande et la petite maintenance sont à charge de l'occupant. Les autres communes, même si elles ne sont pas intéressées par une cession ou un droit d'occupation, souhaitent vivement que la qualité du bâtiment soit maintenue dans le futur, ce à quoi le groupe SNCB veillera. Le maintien d'un service minimum de la SNCB dans les gares dites EMS (Espace Multiservices), comprend la garantie du maintien de la desserte, c'est-à-dire l'arrêt des trains.

een overdracht of een gebruiksrecht. In dat geval vallen het kleine en het grote onderhoud ten laste van de gebruiker. In de andere gevallen zal de NMBS zelf instaan voor het onderhoud. De stations waarin verschillende dienstverleningen worden aangeboden, krijgen een gewaarborgde treinverbinding. De geluidsinstallatie op de perrons zal er worden uitgebreid en de wachtzaal zal gedurende een minimum periode worden opengesteld.

17.03 Eric Massin (PS): Il est difficile de faire autrement.

17.04 Johan Vande Lanotte, ministre: On parle toujours de la fermeture des gares. Beaucoup pensent que le train ne s'arrêtera plus. Si vous demandez ce que cela signifie, on vous répondra qu'il n'y aura plus de trains.

Ce maintien d'un service minimum comprend également:

- une sonorisation des quais, renforcée par rapport à la situation avant fermeture des guichets, et opérationnelle à distance 24 heures sur 24;
- l'accès à la salle d'attente, au minimum de 6 à 12 heures les jours ouvrables;
- la vente des titres de transport ne sera pas assurée par des distributeurs automatiques. En revanche, la possibilité sera offerte au nouvel exploitant de vendre des titres de transport de base, notamment des Pass.

Conjointement, la promotion dans la gare de l'utilisation des canaux de distribution alternatifs existants sera assurée par voie d'affiches. Par canaux de distribution alternatifs, on entend la vente par internet, par téléphone, ainsi que la vente assurée par des libraires ou les bureaux de La Poste.

Ce sont notamment ces possibilités qui seront garanties. J'espère que nous pourrons, dans les mois qui viennent, conclure les contrats concernant ces EMS.

17.05 Eric Massin (PS): Monsieur le ministre, je vous remercie tout d'abord pour votre réponse.

Je peux comprendre que certaines communes soient intéressées ou non par la mise à disposition ou la cession. Evidemment, les implications juridiques peuvent être importantes. Je constate, pour ma part, qu'il appartient à la SNCB et à la partie concernée de s'arranger à ce sujet.

En ce qui concerne la distribution de billets, je peux comprendre que l'on décide de ne pas prévoir de distributeur automatique car il s'agit d'un coût important et parce que, notamment, des actes de vandalisme peuvent être commis.

Toutefois, que se passe-t-il si un ou des opérateurs publics et

17.04 Minister Johan Vande Lanotte: Er komen geen automatische biljettenverdelers voor de verkoop van treinkaartjes. De nieuwe uitbater zal nochtans eenvoudige vervoerbewijzen zoals passen kunnen verkopen. Er zal voorrang worden gegeven aan alternatieve oplossingen, zoals de verkoop via internet of telefoon.

17.05 Eric Massin (PS): Wat de verkoop van de treinkaartjes betreft, hoe zal die verlopen indien de gebouwen enkel door openbare operatoren worden gebruikt?

uniquement eux se trouvent dans le bâtiment? En l'absence d'opérateur privé, il est difficile de concevoir qu'un service d'administration communale puisse vendre des billets de la SNCB.

17.06 Johan Vande Lanotte, ministre: On peut y vendre des Pass.

17.06 Minister **Johan Vande Lanotte**: De openbare operatoren zullen eveneens eenvoudige vervoerbewijzen, zoals de passen, kunnen afleveren.

17.07 Eric Massin (PS): C'est une bonne nouvelle.

17.08 Johan Vande Lanotte, ministre: Mais pas des tickets individuels.

17.08 Minister **Johan Vande Lanotte**: Ze zullen echter geen individuele treinkaartjes kunnen uitreiken.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 16.53 uur.
La réunion publique de commission est levée à 16.53 heures.*