



BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

INTEGRAAL VERSLAG
MET
VERTAALD BEKNOPT VERSLAG
VAN DE TOESPRAKEN

COMPTE RENDU INTÉGRAL
AVEC
COMPTE RENDU ANALYTIQUE TRADUIT
DES INTERVENTIONS

COMMISSIE VOOR DE INFRASTRUCTUUR, HET
VERKEER EN DE OVERHEIDSBEDRIJVEN

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

maandag

21-10-2002

14:00 uur

lundi

21-10-2002

14:00 heures

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

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

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

INHOUD

Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het nieuw gerechtsgebouw te Gent en de renovatie van het oud gerechtsgebouw" (nr. A004)

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

Samengevoegde vragen van
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toepassing van Georoute bij De Post" (nr. A124)

- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toepassing van Georoute bij De Post" (nr. A125)

- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de zorgwekkende evolutie van de financiële resultaten van De Post" (nr. A126)

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

SOMMAIRE

Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le nouveau palais de justice de Gand et la rénovation de l'ancien palais de justice" (n° A004)

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

Questions jointes de
- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'application du système Géoroute à La Poste" (n° A124)

- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'application du système Géoroute à La Poste" (n° A125)

- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'évolution inquiétante des résultats financiers de La Poste" (n° A126)

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

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

van

MAANDAG 21 OKTOBER 2002

14:00 uur

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

du

LUNDI 21 OCTOBRE 2002

14:00 heures

De vergadering wordt geopend om 14.10 uur door de heer Francis Van den Eynde, voorzitter.
La séance est ouverte à 14.10 heures par M. Francis Van den Eynde, président.

De **voorzitter**: De samengevoegde vragen nrs. 8508 en 8575 van de heer Jozef Van Eetvelt worden naar een latere datum verschoven.

01 Vraag van de heer Karel Van Hoorebeke aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand, over "het nieuw gerechtsgebouw te Gent en de renovatie van het oud gerechtsgebouw" (nr. A004)

01 Question de M. Karel Van Hoorebeke au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes, sur "le nouveau palais de justice de Gand et la rénovation de l'ancien palais de justice" (n° A004)

01.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik wil even terugkeren naar uw antwoord op een vraag van mijzelf en collega Van Parys in deze commissie van 21 november 2001. Dat was een van de vele vragen sinds uw aantreden als minister en als beheerder van dit dossier.

U hebt toen het volgende geantwoord, en ik citeer twee passages: "Ik herhaal dat in Vlaanderen twee projecten inzake nieuwe gerechtsgebouwen worden uitgewerkt, Antwerpen en Gent. Voor Wallonië is dat Luik en Bergen."

Mijnheer de minister, het dossier-Antwerpen is al zeer ver gevorderd, dat loopt goed. Het was echter de bedoeling dat Gent gelijktijdig zou worden opgestart met het project-Antwerpen. Het maken van de maquettes en de aanstelling van de jury zijn trouwens terzelfder tijd gebeurd, toentertijd nog onder minister van Justitie Van Parys.

Ik lees een andere passus voor: "Het dossier-Gent kreeg op 5 oktober jongsleden" – met jongstleden bedoelt men 2001 – "het fiat van de Ministerraad en de aanbesteding van de promotieopdracht werd gepubliceerd op 19 oktober. Indien de procedures normaal verlopen, kunnen de werken starten in maart 2002, wat een vertraging betekent van 4 tot 5 maanden. Ik heb u de twee redenen die van budgettaire aard zijn, opgesomd."

Mijnheer de minister, met betrekking tot dit dossier hebben alle collega's die u daarover reeds hebben ondervraagd, altijd een vrij milde toon aangeslagen en hebben ook altijd alle bearrig aetoond voor de

01.01 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): A Anvers et à Gand, des projets de construction d'un nouveau palais de justice sont en chantier. Il semble toutefois que les travaux progressent beaucoup plus lentement à Gand qu'à Anvers. Le ministre Daems a indiqué que le Conseil des ministres du 5 octobre avait marqué son accord et que les travaux débuteraient en mars 2003. Jusqu'à présent, l'opposition a fait preuve de compréhension à l'égard du retard pris sur le calendrier en raison de difficultés budgétaires.

Toutefois, notre patience a des limites. Un entrepreneur a été sélectionné et, sur le papier, le financement est réglé mais les travaux sont encore retardés, prétendument parce que les terrains sont pollués. Il me revient qu'en réalité, le vrai problème est le manque de moyens financiers et que la pollution n'est qu'un prétexte.

moeilijkheden die dit dossier heeft gekend. Vandaag echter denk ik dat ik de toon toch even moet verheffen en zeggen dat hetgeen nu aan het gebeuren is, totaal onaanvaardbaar is.

De situatie is als volgt: de aanbesteding zou zijn gebeurd. Basics Interbuild zou als aannemer zijn aangeduid en KBC en Dexia zouden voor de financiering instaan. Contractueel zouden de werken dit najaar moeten starten en ten laatste op 1 januari 2003. Thans is er echter een nieuw gegeven opgedoken, met name een nieuwe locatie van vervuiling. Deze ligt weliswaar buiten de site waar het gerechtsgebouw zou moeten komen, maar eenieder heeft het gevoel dat die bijkomende vervuiling als lapmiddel wordt gebruikt om het dossier opnieuw te verdagen, de reden zijnde dat er geen budgettaire middelen meer beschikbaar zouden zijn.

Je souhaiterais dès lors obtenir un état détaillé de la situation. Le terrain du nouveau palais de justice a-t-il déjà été acheté? Quelle est sa superficie? Quel est le programme des travaux?

Les travaux de façade de l'ancien palais de justice sont-ils complètement terminés? L'aire de stationnement est-elle maintenue? Quelle sera la nouvelle affectation du petit palais de justice?

Dit is de problematiek van het gerechtsgebouw van Gent.

Mijnheer de minister, ik had graag de stand van zaken duidelijk gekend en geen vaag antwoord over de toekomst.

Wat zal er met het huidig gerechtsgebouw gebeuren? Zijn de renovatiewerken ondertussen volledig afgewerkt? Wat gebeurt er met de parking? Wat gebeurt er met het klein gerechtsgebouw? Deze vragen houden allemaal verband met het grote project, met name het nieuw gerechtsgebouw. Gent wordt zeer stiefmoederlijk behandeld in vergelijking met Kortrijk of Dendermonde dat nieuwe gebouwen heeft voor vredegericht en politierechtbank en Antwerpen. Men is reeds 25 tot 30 jaar bezig met plannen voor Gent. Wat is er van de zaak aan?

01.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, Rome is niet in een dag gebouwd.

01.03 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): (...)

De **voorzitter**: Dat is geen parlementaire taal. Ik zal die uitspraak moeten laten schrappen.

01.04 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): Voor mij hoeft het zelfs niet. Ik heb gezegd dat ik de toon zou verharden, mijnheer de voorzitter. Zo'n lichtvoetige uitspraak, mijnheer de minister, is voorbij.

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hoorebeke, de regering heeft het woord. U kunt er straks met "verharde" energie tegenaan gaan. Nu heeft minister Daems het woord.

01.05 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, ik herhaal dat Rome niet op een dag is gebouwd en dat is helemaal niet als een boutade bedoeld. Het is bedoeld als een uitdrukking die te maken heeft met de vele plannen die in het verleden gemaakt werden maar waarvan er weinige zijn uitgevoerd.

01.06 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): (...)

De **voorzitter**: Collega, de regering heeft het woord.

01.07 Minister **Rik Daems**: Ik ben 3 jaar verantwoordelijk voor de Regie der Gebouwen. Wat de vorige 30 jaar niet gebeurd is, zal nu voor het gerechtsgebouw van Gent wel gebeuren tenzij de Gentse goegemeente, die mij gedurende maanden in al haar activiteiten heeft tegengewerkt, (...) dat het niet doorlaat.

01.08 **Karel Van Hoorebeke** (VU&ID): (...)

De **voorzitter**: Mijnheer Van Hoorebeke, voor de derde maal. De regering heeft het woord. Daarna krijgt u de

mogelijkheid om te reageren. Het spijt me, maar ik heb de plicht objectief te zijn en de orde te handhaven.

01.09 Minister **Rik Daems**: Ik herhaal nogmaals dat Rome niet in een dag is gebouwd.

Het heel justitieel meerjarenplan dat dertig jaar tijdelijk is beloofd door derden en anderen dan ik, kan dus ook niet op één jaar worden uitgevoerd.

Ik kan alleen vaststellen dat een aantal belangrijke projecten van Justitie zijn uitgevoerd. U hebt verwezen naar Kortrijk. Ik kan alleen vaststellen dat Antwerpen in aanbouw is. Ik kan alleen vaststellen dat ook inzake Gent vandaag de aanbesteding is goedgekeurd, de aanvang der werken is vastgesteld op 6 januari 2003, de eerstesteenlegging waarop u natuurlijk – om de toon wat te milderden - vriendelijk bent uitgenodigd, zal doorgaan in februari, ondanks de vertragingen die ik heb opgelopen door derden, onder meer ook door de Gentse goegemeente, met allerhande mogelijke rare stellingnamen over de positie van het gerechtsgebouw, over de grond - of ik hem mocht kopen of niet - over het BPA en dies meer. Ik beroem mij er wel op, afgezien van alle opmerkingen van welke kant ook, dat er een nieuw gerechtsgebouw in Gent komt. Al mijn voorgangers hebben dat beloofd, maar ik ga dat doen, zoals al mijn voorgangers dat in Antwerpen hebben beloofd en waar het in uitvoering is. Zo kan ik nog een aantal voorbeelden geven. Dat is ook de reden waarom ik mij een beetje enerveer, als nu plots de toon verheven wordt naar iemand die wel doorgaat met de dossiers. Als ik het had gewild had ik mij er heel gemakkelijk vanaf kunnen maken. Ik had bijvoorbeeld niet kunnen doorzetten om de grond aan te kopen en perfect allerhande mogelijke redenen kunnen vinden om dat niet te doen. Dan had ik mij de kritiek kunnen besparen die in deze commissie van Franstalige kant wordt opgeworpen inzake de al dan niet onevenwichten. Wat dat betreft, kan ik mij in mijn eigen optiek en mijn eigen perceptie wel eens lastig maken als ik uitgerekend dingen doe die anderen niet hebben gedaan en die veel verder gaan dan u in principe in de huidige context zou mogen verwachten. Met andere woorden, het gerechtsgebouw van Gent is goedgekeurd en gebudgetteerd, de planning is er en de aannemer is aangeduid. Op 6 januari beginnen de werken en in de maand februari mag u, samen met mij “de steen gooien”, zoals collega Leterme graag zou willen doen. Mijnheer de voorzitter, dat is natuurlijk een bijbelse uitdrukking: wie zonder zonden is, werpe de eerste steen.

Bij het oude gerechtshof gaat het over de werken aan de buitengevels. Die zijn beëindigd.

01.10 **Yves Leterme** (CD&V): (...)

01.11 Minister **Rik Daems**: Een bijbelse uitdrukking, mijnheer Leterme.

01.12 **Yves Leterme** (CD&V): (...)

01.13 Minister **Rik Daems**: Zodra de in het oude gerechtshof gevestigde diensten hun intrek hebben genomen in het nieuwe gerechtshof – dat zal natuurlijk een tijdje duren – gaat inderdaad de thans als parkeerruimte gebruikte zone heraangelegd worden als parkzone.

Ten derde, in het klein gerechtshof worden in eerste instantie en in afwachting van de verhuis naar het nieuwe gerechtshof de Kamer van Inbeschuldigingstelling en de onderzoeksrechters gehuisvest.

01.09 Minister **Rik Daems**: Rome ne s'est pas faite en un jour.

Par le passé, il y a eu des projets mais moi, je fais quelque chose de concret. A l'évidence, les trois ans que j'ai passés à la tête de la Régie des bâtiments ne suffisent pas à effacer trente années de gestion, surtout si la majorité silencieuse à Gand est prête à tout gâcher.

L'adjudication est adoptée. Les travaux débiteront le 6 janvier 2003, la première pierre sera posée en février et M. Van Hoorebeke sera invité à la cérémonie.

Je me félicite du début des travaux de construction du bâtiment. Ce que tous mes prédécesseurs ont promis, c'est moi qui le réalise. C'est pourquoi je m'irrite du ton des commentaires dont ce dossier fait parfois l'objet dans certains milieux. J'aurais pourtant pu aisément expédier le problème.

Les travaux de façade de l'ancien palais de justice sont terminés. La zone de stationnement sera transformée en zone verte. Le petit bâtiment héberge provisoirement la chambre des mises en accusation et les juges d'instruction. Il sera ensuite mis à la disposition des cours.

Daarna zal het gebouw ter beschikking worden gesteld van de hoven die in het groot justitiepaleis gehuisvest blijven. Tot daar mijn antwoord.

Ik begrijp uw ongeduld om de Gentse site in orde te brengen, maar ik ben overtuigd van uw begrip voor de inspanningen die de huidige regering, in tegenstelling tot zoveel vorige, wel heeft geleverd.

De **voorzitter**: Mijnheer de minister, uw bijbelvastheid heeft mij verbaasd. Ook de heer Van Hoorebeke heeft mij verbaasd met zijn Roomse referenties. Nu krijgt hij de kans om de geest van de apocalyps op te roepen.

01.14 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Mijnheer de voorzitter, ik denk dat de minister ook begrip zal hebben voor de situatie in Gent, niet alleen van de magistratuur en de advocatuur, maar ook van de rechtzoekende die reeds gedurende meer dan twintig jaar wacht op een nieuw gerechtsgebouw. De signalen die vandaag opnieuw naar buiten komen, tonen aan dat het opnieuw sine die zou worden verdaagd. Mijnheer de minister, ik zal u met heel veel genoeg op het ogenblik van de eerstesteenlegging in februari 2003 danken voor uw antwoord van vandaag. Laat mij echter toe vandaag even sceptisch te zijn en te kijken hoe het verder evolueert.

Mijnheer de minister, u verwees naar de goegemeente in Gent. De inplanting van het nieuw gerechtsgebouw in Gent is niet alleen belangrijk voor het gerechtsgebouw zelf, maar ook voor de hele herwaardering van de achtergestelde buurt. Ook daarom is dit een belangrijk dossier, niet alleen voor het gerechtsgebouw en alles wat er mee te maken heeft, maar ook voor die hele wijk die ernaar uitkijkt om op die manier gehervat te kunnen worden. Daarom zult u begrip hebben voor mijn aandringen en de iets hogere toon die ik vandaag heb aangeslagen. Als alles gunstig evolueert, zal ik in de toekomst een mildere houding aannemen.

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

Vraag nr. A084 van de heer Schalck wordt niet gesteld. Hij laat zich verontschuldigen.

02 Samengevoegde vragen van

- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toepassing van Georoute bij De Post" (nr. A124)
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de toepassing van Georoute bij De Post" (nr. A125)
- de heer Yves Leterme aan de minister van Telecommunicatie en Overheidsbedrijven en Participaties, belast met Middenstand over "de zorgwekkende evolutie van de financiële resultaten van De Post" (nr. A126)

02 Questions jointes de

- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'application du système Géoroute à La Poste" (n° A124)
- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'application du système Géoroute à La Poste" (n° A125)
- M. Yves Leterme au ministre des Télécommunications et des Entreprises et Participations publiques, chargé des Classes moyennes sur "l'évolution inquiétante des résultats financiers de La Poste" (n° A126)

02.01 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, ik zal straks nog iets zeggen over de verklaringen van de nieuwe baas van De Post, de heer Thijs, over het dreigend verlies bij De Post. Op het vlak van de kostenbesparingen zijn de plannen van de

01.14 Karel Van Hoorebeke (VU&ID): Gand attend depuis vingt ans déjà et des signaux semblaient indiquer que le dossier allait à nouveau être remis aux calendes grecques. Eu égard à l'importance de la situation du palais de justice pour le quartier défavorisé, le ministre comprendra le ton que j'ai adopté. Ce ton ne manquera pas de s'adoucir si le dossier évolue favorablement.

02.01 Yves Leterme (CD&V): Veillerez-vous à ce que l'intégration d'un chef d'équipe devienne une mesure générale?

nieuwe directie echter zeer ambitieus. Het is uiteraard zo dat het concipiëren en implementeren van veranderingsprocessen in zo'n bedrijf in de eerste plaats de verantwoordelijkheid is van de directie. Toch zou ik graag - op basis van persoonlijke ervaringen en op basis van het volgen van het dossier - een aantal vragen aan u willen stellen, mijnheer de minister, in verband met de zogenaamde georoutes, het zogenaamde Georoute-project. Dit maakt toch in belangrijke mate deel uit van de vijf à zes lijnen van kostenefficiëntie, die men wil volgen om te komen tot een betere inzet van personeel en materiële middelen.

Georoute draait op proef in een dertigtal kantoren, waaronder een aantal West-Vlaamse postkantoren. De bedoeling is blijkbaar om na te gaan of het project werkt vooraleer dit project wordt veralgemeend. Er zijn op dit moment reeds ervaringen die leiden tot vraagtekens bij het verhogen van de kostenefficiëntie ten gevolge van het gebruik van dit informatisch georoutesysteem. Waar ik mij vooral zorgen om maak, is dat door de implementatie van Georoute zoals ze nu verloopt, bij de basis het scepticisme bijzonder groot is. We spreken nu over diegenen die het werk moeten uitvoeren én op de werkvloer in de postkantoren én op de weg op stap met de post zelf. Deze activiteiten zijn dus voorwerp van de georouteinnovatie. Het is normaal dat elke verandering een zekere onwennigheid en een zekere reactie met zich meebrengt. Deze keer echter denk ik dat door een aantal postmensen heel terecht vragen worden gesteld bij de zinvolheid van een aantal veranderingen. Ze maken opmerkingen in de stijl van: "Wie heeft dit nu weer bedacht?" "Achter welk bureau in Brussel is dit nu weer geconcipieerd?" "Is dit uitgedacht terwijl wij hier als eenvoudige postbodes beter zouden kunnen zeggen wat eventuele verbeteringen zouden kunnen zijn?"

Daarbij komt dat vooral naar oudere postmannen toe het nieuwe systeem opnieuw een hele aanpassing vergt. Dit leidt tot vertragingen. Het lijkt trouwens per saldo zo te zijn dat Georoute op dit moment – weliswaar in zijn experimenteel stadium – veeleer leidt tot een noodzaak aan een grotere personeelsinzet, dan tot het besparen van een aantal functies. Dit laatste zou – heb ik toch begrepen – toch de bedoeling moeten zijn. Het is bijvoorbeeld duidelijk dat er fundamentele opmerkingen worden gemaakt met betrekking tot het toezicht in het algemeen en de hulp bij het sorteren van de zogenaamde rechtstreekse bundels. De hulp die door postmannen moet worden geleverd bij het sorteren van deze bundels voor de grotere klanten, zorgt voor een grotere vertraging dan wat eigenlijk aan tijdsbesparing wordt opgeleverd door andere elementen van Georoute. Eens er vertraging is bij het sorteerwerk kan uiteraard ook de bedeling maar later starten.

Er zou ook onvoldoende toezicht zijn, waardoor ook nu al in de kleinere kantoren snel een teamcoach moet worden aangesteld om alles draaiende te houden. Volgens personen op het terrein zou het trouwens slechts dankzij deze versterkingen zijn dat het op bepaalde plaatsen stilaan vlot draait.

Als men het plan van de directie volgt, zullen de tijdelijke versterkingen geen invloed hebben op de evaluatie van Georoute, wat normaal moet gebeuren op grond van resultaten in normale omstandigheden, dus zonder versterking.

Een ander knelpunt is het gebruik van bromfietsen bij de postbedeling. Vorige week werden vanuit een nogal heuvelachtige regio – de heer Delizée gebruikt in het Frans zelfs terecht het woord bergachtig wanneer hij het heeft over de geologische situatie in zijn kiesomschrijving – opmerkingen gemaakt met betrekking tot het tekort aan vermogen van deze bromfietsen.

In elk geval, over het algemeen zijn er wel tal van problemen omtrent het gebruik van deze bromfietsen. Naast de problemen die de heer

Comment évalueriez-vous le projet Géoroute?

Comment tiendrez-vous compte d'une augmentation des effectifs du personnel?

Quelle sera l'influence exacte de Géoroute sur les effectifs du personnel?

Il s'est dit en Flandre que ces effectifs diminueraient de 8 ou 9%. Qu'en sera-t-il en Wallonie?

Comment garantirez-vous que les facteurs continuent d'obtenir leurs trente minutes de repos? Comment réagissez-vous à la critique suivant laquelle vous n'avez pas consulté les gens de terrain?

Etes-vous conscient du problème que posent les tournées avec un cyclomoteur?

Les facteurs seront-ils couverts contre les amendes?

M. Thys s'attendait plutôt à une augmentation du chiffre d'affaires de 3 pour cent et comptait sur un bénéfice pour l'entreprise. Maintenant, il déclare qu'il devient difficile de réaliser des bénéfices. Les postes déficitaires les plus importants ne se situeraient pas au niveau de la division « mail », mais au niveau des nouvelles activités. Quelle est la réaction du ministre?

Dans ce dossier, nous avons accordé notre confiance au ministre. Il est apparu entre-temps que nous devons nous montrer particulièrement vigilants.

Les problèmes du système de distribution du courrier Géoroute ont déjà été abordés. Géoroute fait partie d'un plan visant à augmenter la rentabilité de La Poste et se trouve actuellement en phase de test. La base pose des questions légitimes au sujet de ce plan qui a été conçu dans un bureau et apparaît bien éloigné de la pratique.

Les facteurs âgés sont mis à l'épreuve et des retards se produisent. Géoroute requiert un

Delizée reeds aanhaalde zouden er blijkbaar ook nog problemen rijzen betreffende de naleving van de verkeersreglementering. Thans krijgen de postbodes een bromfiets om de post te bedelen, terwijl zij dat vroeger te voet of met de fiets deden. Met de fiets kon het zonder problemen mits een ruime interpretatie van het verkeersreglement, maar met een bromfiets worden de postbodes staande gehouden door de zonale politie die ervan uitgaat dat met een bromfiets rijden op het voetpad een gevaarlijke situatie is en dat dit eigenlijk niet kan.

Mijnheer de voorzitter, tot daar mijn inleiding en hier volgen een zevental vragen die ook schriftelijk aan de minister werden medegedeeld. Teneinde te besparen op de tijd van de andere leden zal ik mijn vragen alleen snel opsommen.

Ten eerste, wat betreft de praktische problemen is het onder meer zo dat, naar verluidt, de gleuf waarin wordt gesorteerd en waardoor de stukken moeten die per abonnement worden afgeleverd of in uitvoering van een postabonnement worden afgeleverd, te smal zou zijn. Op donderdag en vrijdag, wanneer veel post via die weg moet worden bedeld, zorgt dat voor problemen, ook wat betreft de kasten. Wat kan hieraan worden gedaan?

Ten tweede, geldt de veralgemening van teamcoaches voor alle projecten?

Ten derde, wordt bij de evaluatie van de kostenverhoging en van de kostenefficiëntie met betrekking tot Georoute, al dan niet rekening gehouden met de versterking en met de bijkomende toezichthouders?

Zijn die mensen "blijvend bijkomend", of wordt de versterking geacht na een tijdje uit te doven?

Ten vierde, hoe kan men de postbodes – die nu hun dertig minuten rust moeten gebruiken om achterstand in het werk op te halen – garanderen dat zij opnieuw hun dertig minuten rust zullen kunnen nemen?

Ten vijfde, kan er al een inschatting worden gemaakt van de invloed van Georoute op het personeelsbestand in combinatie met – bijvoorbeeld – het project Collect, waar men met logistieke platforms gaat werken en het sorteerwerk dus niet meer doet waar het vroeger werd verricht?

Ten zesde, klopt het dat er in Vlaanderen sprake is van een personeelsvermindering van 8 tot 9 procent? Wat zijn de verwachtingen aan Waalse kant?

Ten zevende, op welke wijze werd de ervaringsgerichte inbreng van de postbode ingebouwd in de conceptie, implementatie en evaluatie van het Georoute-project? Welk is uw antwoord ten aanzien van de postmannen die beweren dat ze de zaken veel beter hadden kunnen aanpakken als zij op tijd om raad waren gevraagd? Zij zeggen hun job beter te kennen – en dat zal zo wel zijn – dan iemand die dat project achter zijn bureau concipieert.

Ten achtste, is de minister op de hoogte van de problemen met betrekking tot de bedeling met bromfietsen? Ik denk aan het rijden op het voetpad, de problemen met de verkeersreglementering, het vermogen en de handelbaarheid. En vooral, dekt De Post de postbodes in tegen de inbreuken op de verkeersreglementering die met het gebruik van bromfietsen duidelijk zijn dan bij de aanwending van fietsen?

Ten slotte, mijnheer de minister, het is niet denkbeeldig dat er nog meer sociale onrust uitbreekt. Klopt het dat er, benevens enkele stakingen in Vlaanderen, ook in Wallonië stakingen worden aangekondigd?

De voorzitter heeft mij gevraagd om de vraag met betrekking tot de financiële situatie bij De Post ook te behandelen. Aanleiding van mijn

nombre plus important de facteurs ainsi qu'une aide supplémentaire pour le triage des paquets. Le teamcoach résout les problèmes les plus divers, ce qui requiert également du personnel supplémentaire. L'extension de l'effectif du personnel n'était pas l'objectif de Géoroute, mais n'est pas prise en considération dans l'évaluation!

La distribution à vélomoteur pose également des problèmes. Ainsi, la police n'est guère favorable au stationnement des motos sur le trottoir.

L'ouverture des armoires de tri s'avère trop étroite. Comment ce problème peut-il être résolu?

vraag is de confrontatie van de verklaringen van de heer Thys van enkele dagen geleden met die welke hij voor de Financieel Economische Tijd heeft afgelegd en waarvan – als ik mij niet vergis – op 24 september 2002 verslag is gegeven. Toen stond in de krant te lezen – en dat werd door de heer Thys niet tegengesproken – dat hij een stijging van de omzet verwachtte van ongeveer 3 procent. Er was alleen een probleem van daling van de bedrijfswinst, maar er was toch nog altijd bedrijfswinst. Er werd winst aangekondigd in september en enkele weken later – hoewel in september nog werd gezegd dat ze misschien onze winst van 2001 zouden evenaren – horen wij de heer Thys zeggen dat het, gelet op de resultaten en de omzet in september, bijzonder moeilijk zal zijn om nog zwarte cijfers te kunnen schrijven bij het noteren van de resultaten van 2002. Het is daarbij opvallend – even een voetnoot – dat de grote verliesposten blijkbaar niet in de mail zitten, maar in andere activiteiten. Als we de cijfers bekijken die de heer Thys zowel op 24 september in de FET, als later naar voren schuift, stellen wij vast dat in de mail – waar de grootste besparingen worden vooruitgeschoven – de verliezen beperkt zijn. Er zijn vooral verliezen te noteren in nieuwe filialen en nieuwe activiteiten.

In elk geval leiden die verklaringen, de tegenstrijdige signalen ook rond de resultaten van De Post, tot nogal wat argwaan bij het personeel, wat een risico betekend voor het uitbreken van sociale onrust.

Na het debacle bij De Post, de eerste twee, drie jaar van uw mandaat, wat uitgemond is in het ontslag van de heer Rombouts, die door u werd ingehaald als de redder van De Post, hebben wij u ons vertrouwen toegezegd op het ogenblik dat u een pijnlijke beslissing hebt genomen en uiteindelijk de heer Thys hebt aangezocht om het bedrijf te leiden, terwijl de heer Thys reeds deel uitmaakte van de bestuursorganen van De Post.

U zult het mij echter niet kwalijk nemen dat ons vertrouwen nu plaats maakt voor een zeer waakzaam vertrouwen, omdat wij vaststellen dat toch wel op enkele weken tijd nogmaals tegenstrijdige signalen worden uitgestuurd. Voor het Georoute-project werd herhaaldelijke keren gewaarschuwd. U hebt gezegd dat het niet is omdat het in Canada wordt toegepast, omdat het voor het huisvuilsysteem, de huisvuilophaling in Duitsland of Frankrijk wordt toegepast, dit ook kan op de werkvloer van De Post, werkvloer waar het belangrijk is dat men communiceert met zijn personeel.

Dit betekent dat zowel de tegenstrijdige berichten omtrent het verlies als de wijze waarop de Georoute nu toch op problemen stoot bij de gewone postman, ons tot een waakzaam vertrouwen leiden. Bovendien kijken wij ook nieuwsgierig uit naar maatregelen die zullen worden genomen. Uiteraard moet u die maatregelen niet nemen, die moeten hoofdzakelijk van de directie komen. Ik denk echter dat wij als tolk van de aandeelhouder van het overheidsbeleid, toch wel een zekere opvolging mogen geven aan wat er bij De Post gebeurt.

02.02 Minister **Rik Daems**: Mijnheer de voorzitter, collega, zoals u op het einde van uw tussenkomst stelt, denk ik dat de opdracht die ik in deze te vervullen heb als vertegenwoordiger van de aandeelhouders, zijnde alle Belgen. In deze nog altijd voor 100% staatseigendom, onder de controlefunctie van het Parlement, bestaat die opdracht er hoofdzakelijk in bezorgdheden mee te geven, informatie terug te laten komen, zonder dat we het risico lopen van als Parlement, of in deze zelfs als vertegenwoordiger van de aandeelhouders, een speler te worden in het executieve van de organisatie en de werking van een overheidsbedrijf.

02.02 **Rik Daems**, ministre: Ce sont les Belges qui sont actionnaires de La Poste. Il s'agit d'une entreprise à cent pour cent publique. En tant que représentant des actionnaires, le ministre compétent ne peut jouer de rôle exécutif. Une appréciation mutuelle peut constituer une plus-value mais pas davantage.

Als we dat doen, dan lopen we natuurlijk het risico van als dusdanig ook een van de betrokken partijen te worden, waardoor u de omvorming van het bedrijf alleen maar bemoeilijkt, wat niet wegneemt dat, naar mijn aanvoelen, die opdracht van wederzijdse informatie, die dan ook zowel naar de appreciatie van u als parlamentslid, van mij als bevoegd minister, als in de directie voor de werking van het bedrijf, een meerwaarde kan bieden. Ik wil dit toch maar duidelijk kaderen omdat dit mij toelaat verder met het Parlement dienaangaande te debatteren. In het verleden werd gewoon gezegd dat De Post een autonoom overheidsbedrijf was. Punt.

Dat is toch wel een markante wijziging.

Nu heb ik het over Georoute; daarna over de mogelijke financiële resultaten van De Post.

Over Georoute, waarnaar ik vorige week al heb verwezen, is in 1998 een akkoord gesloten tussen de directie en de syndicaten om dat project aan te schaffen, na een hele consultatie, en dat ook te gaan applicueren, vanuit de bezorgdheid hoe doeltreffender als efficiënter te kunnen zijn? Efficiënter betekent: kostprijbewust in de werking van het bedelen van De Post, als doeltreffender naar de tijd wanneer je de brief en andere elementen ter plaatse krijgt bij de klant. Dat betekent ook – en dat is heel belangrijk – dat daar waar een logistiek bedrijf, zoals De Post, zich normaal gezien relatief snel aanpast aan gewijzigde technologieën, wij hier gewoon moeten vaststellen dat de laatste twintig jaar de organisatiemethode van De Post niet gewijzigd is. Nu kan je daaruit nog eventueel concluderen dat niet noodzakelijk daarom wat gedurende twintig jaar gebruikt is, vandaag slecht is en dus weggedaan moet worden. Maar aan de andere kant kan je wel niet naast de vaststelling dat in gans de tijdlijn van het verloop van een brief, om het maar eenvoudig te stellen, de technologie wel een rol speelt. Ik geef maar één voorbeeld: het feit dat je vandaag technologisch gesproken in nieuwe sorteercentra tot in de buidel van de postman per straat kan sorteren, wat een reflectie moet kennen in de te volgen route, geeft toch al een zekere indicatie van wat mogelijk is.

De tweede vaststelling is de volgende. Hoe zorgvuldig men zo'n project ook in testfasen voorbereidt, er zullen altijd kinderziektes zijn die eerst uitgeklaard moeten worden vooraleer te veralgemenen. In die fase zitten wij nu. Onmiskenbaar zijn er een aantal elementen in het van toepassing brengen, zelfs in een tijd fase van Georoute, die dusdanig de ganse weerstand tegenover het veranderingsproces binnen De Post op gang brengen. Daarover kan ik veel elementen aanhalen, van communicatie van top naar bodem en omgekeerd. Dat is wel een vaststelling die we maken, in die mate dat er vanuit de directie van De Post – u zal dat gemerkt hebben – ook duidelijk is meegegeven dat het niet is omdat een concept wordt gevolgd, dat het niet aanpasbaar is aan de noden van het terrein. Naar de syndicale organisaties en meer bepaald de postbodes zelf, heeft de directie wel degelijk de openheid om dat doeltreffend te maken, maar ook werkbaar voor de postbodes zelf. Ik denk dat dit engagement de laatste dagen ook is gegeven, los van het feit dat het mij bijna onmogelijk lijkt van een dergelijke wijziging ook in cultuur – want dat is het voor een stuk – door te voeren zonder dat er spanningen komen die zich nogal eens uiten in sociale acties, die de weergave zijn van vragen aan de directie om voldoende met het werkterrein rekening te houden.

Eén van uw vragen in die zin luidde hoe dat nu zit in Vlaanderen en in Wallonië. Zoals het mij voorkomt, zijn er wel degelijk een aantal gevoeligheden in beide landsdelen.

J'ai déjà amplement commenté le projet Géoroute la semaine passée. En 1998, un accord a été conclu en vue d'utiliser l'application. Le système doit augmenter l'efficacité de la distribution du courrier De La Poste, qui n'a pas évolué au cours des deux dernières décennies. Il était temps de faire appel à la technologie moderne.

Même préparée avec la plus grande prudence, une modification n'est jamais à l'abri d'un problème de rôdage. La direction a très clairement fait savoir que le concept serait adapté aux besoins des facteurs dans la rue. Un changement de culture suscite toujours des protestations. Des sensibilités existent dans les deux parties du pays.

Pour la manipulation du nouveau trieur pourvu d'ouvertures pour les abonnements, une période d'apprentissage de deux à trois mois est prévue. Il ne fallait donc guère attendre d'effets positifs d'une évaluation en six semaines.

Il n'y aura pas de teamcoach à temps plein dans tous les bureaux, hormis la première semaine après le lancement du nouveau système. Ensuite, les petits bureaux disposeront aussi d'un accompagnateur à temps partiel. Actuellement, l'encadrement est augmenté.

Selon La Poste, les trente minutes de repos sont respectées partout.

Les problèmes pratiques servent quasi automatiquement de prétexte pour torpiller le nouveau système. L'accompagnement local est d'une importance cruciale pour la mise en œuvre du système.

Il est, à ce stade, impossible de savoir si le projet Géoroute aura une influence sur l'effectif du personnel. Il a été procédé à des calculs mais La Poste ne dément ni ne confirme les chiffres avancés. Ce serait tout simplement prématuré.

Ou'en est-il alors de l'apport du

Dat is dus niet zo uniek voor Vlaanderen.

Naast de algemene vaststelling dat er een weerstand tegen verandering is, zijn er ook een aantal praktische elementen. U haalt het element van de sorteerkasten aan, de fameuze gleuf voor de abonnementen. Ik heb mij geïnformeerd bij De Post. Daar zegt men mij dat door de aanpassing van de rondes, de postmannen een volledig nieuwe rondesortering moeten aanleren en dat ervaring met een dergelijke organisatie uit het verleden en met nieuwe postmannen die de rondesortering moeten leren, aantoont dat het twee tot drie maanden duurt voor de postmannen die sortering kennen. Men zegt ook dat men dat niet op twee tot zes weken kan evalueren. Dit systeem treedt immers pas in werking. Voorts wordt het toegekende tijdspotentieel voor de rondesortering op dit moment geëvalueerd door een werkgroep van zonemanagers, waarbij andere praktische problemen met de rondesortering, die lokaal van aard kunnen zijn, worden opgelost onder direct toezicht van die zone. De aanpak daarvan is dus een organisatorisch probleem.

U vroeg ook of voor de concrete toepassingen van die projecten teamcoaches zijn ingezet. Een aantal kleine kantoren beschikken bij een normale werking niet over een eigen voltijdse teamcoach. Wel kan men altijd over een teamcoach beschikken. Gedurende de eerste weken na de opstart voorziet men echter in een voltijdse teamcoach. Daarna wordt dat verminderd naarmate het systeem begint te functioneren.

U vroeg ook of er versterking en bijkomende toezichters zouden komen. Ja, er zal in versterking worden voorzien. De inzet van extra teamcoaches in kleine kantoren maakt dus inderdaad deel uit van de begeleiding van het veranderingsproces.

Een volgende vraag ging over de garantie van de 30-minuten rust. Bij De Post zegt men mij dat alle organisaties wel degelijk voorzien in de 30-minuten rust en dat de teamcoaches daarop toezien. Dat neemt niet weg dat op een bepaald ogenblik de organisatie van die aard kan zijn dat de rust praktisch niet kan worden genomen. Dat moet dan worden gemeld en is het aan de teamcoach om een aanpassing van de invulling van Georoute te maken.

Dat hoort mijns inziens bij de kinderziekten. Ik vernam zelf ook een aantal problemen zoals een bepaalde route met de fiets die door een beek liep omdat er geen brug was. Als men zich verzet tegen het veranderingsproces, kunnen gemakkelijk nog een aantal voorbeelden worden gegeven. Uiteraard vraagt men zich dan vlugger af of ze in Brussel gek zijn geworden.

Ik denk dat je daar heel praktisch en op het terrein de zaken moet invullen. Ook de terreinverantwoordelijken - teamcoaches en zonemanagers - hebben een heel grote en belangrijke rol, want de grote baas van De Post kan niet overal in die proefprojecten ter plaatse gaan kijken hoe het gaat. Daar lijkt mij de hele nauwgezette en in detail uitgewerkte medewerking van het terrein heel belangrijk.

U vroeg me een inschatting te maken van de invloed die Georoute op het personeelsbestand kan hebben in combinatie met andere hervormingen. De Post vertelt mij dat er een aantal inschattingen zijn gemaakt. Gezien het feit dat de gehaalde impact in de pilootprojecten moeilijk kan wijzigen ten gevolge van de resultaten van noodzakelijke bijstellingen, kan men daar echter eigenlijk niet op antwoorden. Men is Georoute op het terrein aan het aanpassen en in het kader daarvan zie

facteur sous l'angle de son expérience? Dans le cadre du projet Prodis, plusieurs sessions de brainstorming ont été organisées avec les facteurs. Les postiers ont suggéré diverses mesures.

La Poste utilise des vélomoteurs de classe A dont la vitesse est limitée à 25 km/h. Il n'y a donc aucun problème de sécurité, alors que le moyen de locomotion est tout de même adapté à des rues en forte pente. Il est tout à fait logique que nous nous efforcions d'adapter le moyen de locomotion des facteurs en fonction de leur tournée, bien que le problème soit bien plus compliqué qu'il n'y paraisse.

Les facteurs ne sont pas couverts contre les infractions au code de la route. Cela va de soi: nous ne voulons pas encourager les infractions.

Les actions syndicales étaient, en effet, directement liées à la réorganisation. A ce sujet, nous souhaitons attendre les résultats des projets pilotes pour les examiner avant de tirer des conclusions.

On observe une baisse des volumes par rapport à l'année dernière mais une augmentation et même un léger bénéfice sont prévus pour la fin de l'année. Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas de chiffres définitifs mais d'estimations provisoires. Deux évolutions spécifiques du marché nous préoccupent: le ralentissement généralisé de l'économie et l'intensification des échanges électroniques. La moindre avancée dans ce domaine a une influence négative directe sur la poste.

Le gouvernement fait tout ce qui est en son pouvoir pour que le passage de La Poste au marché libéralisé se fasse le plus harmonieusement possible. Un point essentiel est l'augmentation de capital de 300 millions prévue pour début janvier. M. Thys se trouve face à un défi d'envergure. Il s'agit, en effet, d'une entreprise de la taille d'une ville et qui compte un grand nombre de

je dat men in bepaalde omstandigheden - u hebt dat gemerkt op het terrein - extra mensen nodig had. Met andere woorden de inschatting op het personeelsbestand is niet zo direct invulbaar. Hierdoor kan De Post ook op de vraag over de 8 of 9% personeelsvermindering vandaag geen cijfer kleven. Ze kan dit evenmin over de verhouding tussen Vlaanderen en Wallonië. Dit neemt niet weg dat ik blij aandringen zodat ik vanaf het ogenblik dat er informatie beschikbaar is deze kan meedelen. Waarom doe ik dit? Het is altijd beter dat men vooraf deze informatie hier in het Parlement kan ter beschikking stellen aan de collega's dan dat er enige nervositeit van het terrein naar boven komt om er dan een politiek item van te maken. Dit is niet nodig. Het is althans niet nuttig als we het er allemaal over eens zijn – wat ik toch dacht dat dit zo was – dat De Post moet worden omgevormd.

Er was ook een vraag over hoe de ervaringsgerichte inbreng van de postbode wordt ingebouwd in het verhaal van Georoute. Daar stelt De Post mij dat de basis voor een aantal van de verbeteringen die in het kader van de reorganisatie van de distributie worden ingevoerd is geraadpleegd. We spreken dan over aangepaste fietsen, over bromfietsen en over nieuwe verticale werkposten. Men heeft het hier over het project-Prodis. In het kader van dit project hebben een kleine 100 brainstormsessies plaatsgevonden met postmannen in zowel Vlaanderen als in Wallonië. Hier heeft men inderdaad vanuit de terreinervaring een aantal op het eerste gezicht kleine dingen gevonden die echter grote effecten hebben. Dit is vaak zo in een reorganisatie. Soms kan je ook in de organisatie van een ronde met een kleine maatregel grote effecten hebben. Het gaat hier om de vraag waar je de ronde begint en welke straten je doet. Als er in een bepaalde straat geen post te bedelen is op een dag, moet je dan door deze straat lopen of niet? Vandaag loopt men dan vaak door deze straat. Dat soort zaken hebben natuurlijk een directe impact. U geeft de voorbeelden over bromfietsen en dergelijke, dit zijn elementen die meespelen. Vorige week ging het met een kleine boutade over de bevordering van de gezondheid van de postbode door ze uitgerekend in de bergrijke gebieden van dit land met de fiets te laten rijden en zodoende de kosten van de sociale zekerheid te drukken.

Dat was natuurlijk een boutade, omdat ze gezonder zijn voorzitter. Nee, het heeft er alles mee te maken, laten we wel wezen, dat inderdaad het aangepast vervoersmodus moet worden gekozen overeenkomstig onder meer ook het terrein. De door De Post ingezette bromfietsen zijn klasse A-bromfietsen waarvoor men geen rijbewijs dient te hebben en waarbij de snelheid beperkt is tot 25 km per uur, wat de veiligheid ten goede komt. Men zegt dat het wel degelijk toestellen zijn die hellingen aankunnen, weliswaar niet rap, maar ze kunnen ze wel aan. Zo zou men weer met een boutade kunnen zeggen dat als het heel traag gaat, het afhangt van het evenwichtsgevoel bij het heel traag stijgen. Dat zou ons echter te ver leiden. Wat men eigenlijk zegt is dat het nogal logisch is dat men vanuit De Post het vervoersmiddel wil aanpassen aan de route. Is dat een bromfiets, is dat een fiets, is dat te voet, zijn uitgerekend die niet onbelangrijke, zelfs heel belangrijke aspecten die in overweging moeten worden genomen. Daaronder vallen de problemen om in geladen toestand en met een zware postmand te vertrekken op een veeleer zware helling. Ik wil niet zo ver in detail gaan maar als men het gewoon logisch bekijkt zou men moeten zeggen dat men dan aan het einde van de route bij wijze van spreken met een lichte postmand de zwaarste helling moet nemen. Dat moet dan echter weer gecombineerd worden met de sequentie van de route. Het is niet zo'n eenvoudig probleem. Het lijkt allemaal simpel en ervaringsgebonden – het is voor een stuk ook ervaringsgebonden - maar het is volgens mij toch wel heel wat meer dan dat.

Een vraag was of De Post de postbodes dekt tegen inbreuken op de

bien plus compliqué qu'il n'y paraisse.

Les facteurs ne sont pas couverts contre les infractions au code de la route. Cela va de soi: nous ne voulons pas encourager les infractions.

Les actions syndicales étaient, en effet, directement liées à la réorganisation. A ce sujet, nous souhaitons attendre les résultats des projets pilotes pour les examiner avant de tirer des conclusions.

On observe une baisse des volumes par rapport à l'année dernière mais une augmentation et même un léger bénéfice sont prévus pour la fin de l'année. Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas de chiffres définitifs mais d'estimations provisoires. Deux évolutions spécifiques du marché nous préoccupent: le ralentissement généralisé de l'économie et l'intensification des échanges électroniques. La moindre avancée dans ce domaine a une influence négative directe sur la poste.

Le gouvernement fait tout ce qui est en son pouvoir pour que le passage de La Poste au marché libéralisé se fasse le plus harmonieusement possible. Un point essentiel est l'augmentation de capital de 300 millions prévue pour début janvier. M. Thys se trouve face à un défi d'envergure. Il s'agit, en effet, d'une entreprise de la taille d'une ville et qui compte un grand nombre de travailleurs, avec tous les problèmes de communication que l'on imagine.

En tant qu'actionnaires, nous ferons preuve d'une attention vigilante et nous savons que nous devons anticiper les problèmes éventuels.

Je voudrais, enfin, fournir des informations plus détaillées par écrit. J'inviterai également l'administrateur délégué à venir s'expliquer plus amplement en commission.

verkeersreglementering. Natuurlijk niet. Het zou nogal straf zijn dat De Post zou zeggen dat men de verkeersreglementering maar moet overtreden en dat het wel zal worden betaald. De Post mag – ik zal die vraag stellen – dan ook geen organisatie opleggen die maakt dat men de verkeersreglementering moet overtreden. Ik verwijs naar het voorbeeld dat ik daarstraks misschien bij wijze van boutade heb gegeven, van de factuur die met zijn fiets door een beek moet. Ik zeg niet dat dit een verkeersovertreding is, maar ik kan mij wel inbeelden dat men vraagt om een baan over te steken waar men niet mag oversteken. Dergelijke dingen zullen ongetwijfeld wel gebeuren en die moeten worden aangepast.

Ik kom tot de vraag Vlaanderen-Wallonië. Uit de informatie waarover ik tot op heden beschik, blijkt dat in de kantoren van De Pinte, Lochristi, Welkenraedt, Luik, Viroinval, Gerpinnes, Henegouwen syndicale acties hebben plaatsgevonden die een direct verband hebben met de reorganisatie. Dat maakt dat het verhaal niet heel specifiek, maar meer algemeen is. Ik meen dat in conclusie op Georoute in het recente engagement van de directie wel degelijk is rekening gehouden met het terrein. Daarnaast is er echter de idee van de organisatie van een meer doeltreffende, een meer aan de klant aangepaste, een meer efficiënte en dus een kostprijsbewuste rondebesteding. Dat is de check and balance die in de komende tijd in die proefprojecten waargemaakt moet worden.

Zo komt men tot een algemeen toepasbaar systeem voor De Post. Bij de werking van het systeem zullen zich ongetwijfeld nog een aantal kinderziektes voordoen, omdat, topologisch gezien, elke gemeente verschillend is. Zo eenvoudig is dat.

Wat de financiële resultaten betreft, werd in een eerdere berichtgeving van de gedelegeerd bestuurder, waarnaar werd verwezen, aangegeven dat de volumes op de markt van het postverkeer voor het eerst daalden ten opzichte van vorig jaar. De gedelegeerd bestuurder verwachtte beterschap na het najaar om het jaar als het ware met een break even – een lichte winst – te kunnen afsluiten. Dit kan een winstwaarschuwing worden genoemd van de gedelegeerd bestuurder op een bijeenkomst waar hij trouwens ook zei dat de verwachting die algemeen was, voor de maand september althans niet wordt meegegeven, wat uiteraard geen definitieve conclusie kan zijn. Hij wou duidelijk maken dat het niet vanzelfsprekend is om alles goed te maken tegen het einde van het jaar, hoewel De Post traditiegetrouw een aantal maanden kent met meer volume, vooral tegen het einde van het jaar.

Uiteraard rapporteert de regeringscommissaris mij regelmatig vanuit de raad van bestuur. De cijfers waarvan nu sprake waren nog niet officieel gekend; zij moeten nog worden "geaffineerd" en werden nog niet medegedeeld aan de regeringscommissaris. Vanzelfsprekend zullen de directie van De Post, en uiteindelijk wij als vertegenwoordigers van de aandeelhouder, bezorgd zijn omtrent deze dubbele evolutie. Die dubbele evolutie heeft, enerzijds, te maken met de economische vertraging in het algemeen, waardoor de postactiviteiten mee vertragen. Ik geef een gek voorbeeld: als er minder verkopen zijn, dan worden er ook minder facturen verstuurd. Dat klinkt merkwaardig, maar zoiets heeft een direct gevolg. Een economische vertraging heeft een rechtstreekse impact of bij wijze van spreken een correlatie met het postverkeer. Anderzijds, houden alle geleverde inspanningen op het vlak van het elektronische verkeer hoe dan ook een substitutie-element in met gevolgen voor de andere activiteiten van De Post. Daarnet had de heer Leterme het over de filialen en over de nieuwe technologie die, gedeeltelijk in samenwerking met Belgacom, in die filialen zal worden ingevoerd. Dat is natuurlijk belangrijk, maar misschien – en dat is vrij

bien plus compliqué qu'il n'y paraisse.

Les facteurs ne sont pas couverts contre les infractions au code de la route. Cela va de soi: nous ne voulons pas encourager les infractions.

Les actions syndicales étaient, en effet, directement liées à la réorganisation. A ce sujet, nous souhaitons attendre les résultats des projets pilotes pour les examiner avant de tirer des conclusions.

On observe une baisse des volumes par rapport à l'année dernière mais une augmentation et même un léger bénéfice sont prévus pour la fin de l'année. Quoi qu'il en soit, il ne s'agit pas de chiffres définitifs mais d'estimations provisoires. Deux évolutions spécifiques du marché nous préoccupent: le ralentissement généralisé de l'économie et l'intensification des échanges électroniques. La moindre avancée dans ce domaine a une influence négative directe sur la poste.

Le gouvernement fait tout ce qui est en son pouvoir pour que le passage de La Poste au marché libéralisé se fasse le plus harmonieusement possible. Un point essentiel est l'augmentation de capital de 300 millions prévue pour début janvier. M. Thys se trouve face à un défi d'envergure. Il s'agit, en effet, d'une entreprise de la taille d'une ville et qui compte un grand nombre de travailleurs, avec tous les problèmes de communication que l'on imagine.

En tant qu'actionnaires, nous ferons preuve d'une attention vigilante et nous savons que nous devons anticiper les problèmes éventuels.

Je voudrais, enfin, fournir des informations plus détaillées par écrit. J'inviterai également l'administrateur délégué à venir s'expliquer plus amplement en commission.

klassiek – zouden tijdens de eerste jaren van die investeringen, op jaarbasis, de cijfers negatief kunnen zijn. Dat is wat men merkt.

Wat doet de regering hiertegen? Belangrijk om weten is dat de regering regelgevend optreedt. Het klassieke concept van level playing field met betrekking tot de postale markt moet de overgang van het bedrijf naar een geliberaliseerde markt harmonisch laten verlopen, maar ook met sterkte voor het bedrijf. Dat moet worden waargemaakt.

Dan heb ik het vooral over de secundaire wetgeving, die hopelijk nog voor het einde van de legislatuur in het Parlement ter behandeling kan worden voorgelegd. Wij zijn vrij ver gevorderd in die zaak. Het BIPT kan ook niet alles tegelijkertijd doen. Ze is nu met die 99-view bezig. Daarmee zijn we bijna rond.

Ten tweede, in het regelmatig overleg met betrekking tot de operationele uitdagingen van De Post, die rechtstreeks een effect voor de samenleving hebben – de reflectie die u in het beheerscontract ziet – werken wij momenteel aan oplossingen voor de betalingen aan huis, aan nieuwe tripartiete overeenkomsten met de uitgevers, aan de invoering van universele bancaire diensten, verplicht voor alle kredietinstellingen, en aan compensatiemechanismen. Die zaken kunnen ook een rechtstreekse invloed hebben op winst en verlies bij De Post omdat men een deel zal factureren, maar een ander deel zal beschouwen als de te dragen last omwille van een nog gereserveerde dienst die men dienaangaande heeft. Ik ben ook blij dat het besef is gegroeid dat een van de basiselementen om De Post een kans te geven op ontwikkelingen op de geliberaliseerde markt, een afdoende kapitalisatie is. Daarom hebben wij wel degelijk ingestemd met die 300 miljoen euro kapitaalverhoging, die begin januari zal worden gestort. Daarbij hebben wij trouwens de regeling afgesproken dat wij de factuur in het begin van het jaar volledig betalen en ze niet zullen spreiden – zoals in het verleden – over verschillende maanden of kwartalen. Dit versterkt toch de liquiditeitspositie van De Post. Dat gebeurt weliswaar vanuit een context – dat weet u van de begrotingsbesprekingen – die in het jaar 1 een gedeeltelijke captatie aan de andere kant met zich brengt. Dat heeft geen effect op de winst- en verliesrekening. Een uitstaande factuur die met zekerheid wordt betaald, is geen dubieuze debiteur en zit, met andere woorden, in uw winst- of verliescijfer. Wat de liquiditeit betreft, is daarmee wel een bepaalde maatregel genomen. Dat is een feit. We kunnen dat punt veel beter meteen naar voren brengen.

Het lijkt mij heel belangrijk dat de regering heeft onderkend dat een voldoende sterke kapitaalstructuur voor zo'n bedrijf essentieel is en dat wij daaraan ook iets hebben gedaan. Het lijkt mij belangrijk om dat mee te delen. Een voldoende kapitaalvoorziening vandaag is de investering van morgen, die op zijn beurt het resultaat is van overmorgen. Daar is het toch allemaal om te doen. Het gaat om een bedrijf dat vandaag nog meer dan 40.000 medewerkers heeft, wat uiteraard binnen sociale akkoorden – zonder sociale problematiek – in de toekomst moet afslanken. Ook op dat ogenblik zal het nog altijd om een heel groot bedrijf met heel veel medewerkers gaan, dat competitief moet zijn op de markt. Die oefening maken wij hier. Ik denk dat wij daaraan tijdig zijn begonnen. Daarover kunnen wij natuurlijk van mening verschillen. Dat een veranderingsproces van die omvang in zo'n bedrijf een aantal stoornissen veroorzaakt – van klein tot groot – lijkt mij een beetje onvermijdelijk. Ik kan u zoveel voorbeelden uit het verleden geven dat het haast in de sterren geschreven staat dat het bedrijf daardoor moet.

Ik kan vandaag alleen maar bewondering hebben voor de heer Thys omdat hij in dat proces voortgaat. Wij stellen wel vast dat ook hij, op

bepaalde ogenblikken, het niet zo eenvoudig heeft in de communicatie. Een groot bedrijf met 40.000 mensen is een middelgrote stad in een heel diverse context met veel verschillende mensen in verschillende landsdelen met verschillende opdrachten. Dat is dus echt heel moeilijk. Dat neemt niet weg dat dit soort mensen moet opgewassen zijn tegen die taak. Hij moet dit organiseren.

Hebben wij vertrouwen in de toekomst? Welnu, het is een soort van waakzaam vertrouwen. Wij moeten als aandeelhouder dicht op de bal blijven spelen om, daar waar wij kunnen, te helpen. Mocht er problemen komen dan moeten wij daar voldoende snel op anticiperen, voor zover ieder daarin zijn rol respecteert.

Dat brengt mij terug naar het begin van mijn uiteenzetting, met name naar Georoute. Het is goed dat wij informatie in twee richtingen kunnen laten functioneren. Wij moeten echter elk onze rol kennen en wij moeten opletten dat wij niet de speler op het veld van het uitvoerende van een bedrijf worden want dan zou het wel eens kunnen dat wij de zaak bemoeilijken in plaats van ze te vergemakkelijken.

Dit is een algemeen antwoord met een aantal specifieke aspecten. Tot slot wil ik eraan toevoegen dat, zoals ik ook in het verleden heb gezegd, het de bedoeling is dat niet alleen van De Post maar ook van de andere bedrijven, op regelmatige tijdstippen de afgevaardigd bestuurder zelf een toelichting komt geven.

Het is natuurlijk een beetje moeilijk om vanuit het aandeelhouderschap met een rapport van de regeringscommissaris te zeggen – ik geef slechts een voorbeeld – of de grootte van die gleuf groot genoeg is of niet. Ik kan wel een antwoord doorgeven maar dat is nog iets heel anders dan een operationele discussie die men terzake, wat mij betreft, perfect kan voeren. Ik heb er dus geen moeite mee dat dit ter sprake komt.

Mijnheer de voorzitter, dit waren niet alleen een aantal algemene aspecten maar ook voor een aantal detailvragen een eerste element van antwoord want volledig is dat niet. Ik ben steeds bereid, het weze op schriftelijke antwoorden meer detailgegevens van De Post te verstrekken en als het kan aan de directie te vragen rechtstreeks in de commissie toelichting te geven.

02.03 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de bereidheid om daarop nog door te gaan. Dit zal zeker nodig zijn. Trouwens, bij de bespreking van de beleidsnota, die normaal vorige week moest binnen zijn, zullen wij nog de gelegenheid hebben om over het reilen en het zeilen bij De Post van gedachten te wisselen en wellicht dan ook de directie zelf hier te mogen ontvangen.

Ik kom nog eens terug op de aanleiding tot mijn vragen. Uiteraard is ieder veranderingsproces in het management niet evident. Alleen denk en vrees ik – en u hebt dat niet tegengesproken – dat er misschien al een aantal kansen gemist zijn. Als ik vandaag op de werkvloer zelf, in West-Vlaanderen, bij die postmannen signalen krijg van onbegrip, van waarom is die gleuf voor de abonnementen slechts iets meer dan een centimeter breed en kan ik op vrijdag De Bond, Visie en allerhande weekbladen daar niet insteken. Had ik dat tijdig mogen signaleren, dan had men die wat breder kunnen maken.

Dit soort kleine details, zoals u dat noemt, ondermijnen de geloofwaardigheid van heel het veranderingsproces. Men mag dan al, in uw geval, grote bewondering hebben voor de heer Thiis. ik deel een

02.03 Yves Leterme (CD&V): Il est évident que tout changement majeur constitue un processus complexe, mais il n'empêche que plusieurs occasions ont été manquées. Les réponses aux questions détaillées montrent en effet que bien des décisions ont été prises par la direction sans qu'il ait été tenu compte de l'expertise des acteurs sur le terrain. En période de changement, il est essentiel que la communication s'opère dans les deux sens.

Par ailleurs, de nombreuses imprécisions subsistent. Les teamcoachs seront-ils maintenus en fonction, ou leur mission n'est-elle que temporaire? Comment

zekere waardering voor hem, maar ik heb nog meer bewondering voor de duizenden postmannen die op het terrein zelf het werk moeten doen, en die veranderingen moeten ondergaan. Onze fractie vraagt dus om zeer zorgvuldig die communicatie in het oog te houden bij het concipiëren van veranderingen, bij het begeleiden van veranderingen. Het is natuurlijk Prodis, dat is een stuk evaluatie op dit moment, maar men heeft misschien kansen gemist om voorafgaandelijk, naast het inhuren van onder meer consultants, ook voldoende aandacht te besteden aan de knowhow van de mensen op het terrein. Ik hoor u zeggen dat er niet overal een fulltime teamcoachfunctie is. Mijn vraag ging vooral over het volgende. Dit zijn extra jobs die nu worden ingezet tijdens het veranderingsproces, maar wat is de toekomst van die teamcoaches? Gaan die dan weer weg, en wanneer? Of gaat men rekening houden met die extra functies om dan per saldo toch te komen tot een besparing van duizenden mensen bij het postpersoneel?

Over de dertig minuten zegt u dat de teamcoach zijn verantwoordelijkheid moet nemen als de postmannen hun dertig minuten rust niet kunnen hebben. Vandaag stel ik vast dat in een aantal kantoren de mensen gewoon hun halfuur rust niet krijgen. U verwijst naar die teamcoach, ik kan mij voorstellen dat ook voor die man het soms moeilijk moet zijn, in kleinere kantoren, om op een beperkt aantal rondes en beperkt aantal personeelsleden, voldoende herschikkingen te kunnen doen om iedereen zijn halfuur te garanderen. Als er nu eenmaal meer werk moet worden gepresteerd door iedereen, zit een groot deel van het personeel met het probleem dat het zijn halfuur niet kan krijgen. Ik vrees dat er daar vrij snel oplossingen moeten komen. Zoniet zal dit meer aanleiding geven tot spanningen die noch ikzelf noch u wensen. De minister is zeer voorzichtig, collega's, met betrekking tot de impact op het personeelsbestand. Dit siert hem. Er zijn de laatste maanden cijfers genoemd van waartoe dit, als besparing op het personeelseffectief, zou kunnen leiden. Nu hoor ik: we plakken daar geen cijfer op, en dus ook niet het onderscheid Vlaanderen – Wallonië. Ik zou vragen, voorzitter, dat we de komende weken de gelegenheid krijgen om dit ook aan de directie zelf te vragen, of bij gelegenheid van de begrotingsbesprekingen op dat punt terug te kunnen komen.

Wat de redenen van de terugval in omzet betreft, is er natuurlijk de economische crisis, maar je kunt niet alles verklaren door de economische crisis. Ik stel vast dat er in bepaalde sectoren of marktsegmenten, onder meer direct mail, niet alleen een daling is van de omzet in het algemeen, maar ook van het marktaandeel van De Post, terwijl het eigenlijk toch de bedoeling was om dat marktaandeel te consolideren. Men wilde zeer actief zijn op die markt en tot en met in de bedrijven zelf een dienstverlening organiseren om juist te vermijden dat dit toch vrij lucratieve segment aan De Post zou ontsnappen.

Ik heb een concrete vraag gesteld waar ik toch wil op terugkomen, namelijk het probleem van de bromfietsen en de verkeersreglementering. Ik lees in de Wegcode nergens dat het zou zijn toegelaten om zich met een bromfiets klasse A voort te bewegen op het voetpad. Er is wel een passage – ik denk artikel 9 – in de Wegcode die zegt dat men met een bromfiets op een verhoogde berm mag rijden buiten de bebouwde kom wanneer er geen fietspad ligt.

Trouwens, er is nog een praktisch probleem dat ik u kan signaleren en dat men had kunnen vermijden door tijdig de postbode te consulteren. Mijnheer de voorzitter, de meeste fietsen van een postman hebben een buis tussen het zadel en het stuur. Het gaat hier niet over een fiets maar over duizenden fietsen. Door een bepaalde zithouding op die buis kan de postbode zijn fiets voortbewegen en tegelijkertijd met een hand

aan het stuur de stukken in de brievenbus steken. Het probleem dat rijst is dat de nieuwe fietsen van een ander type zijn – ik zal niet zeggen van het mountainbiketype – waardoor de buis is weggefallen. Ik heb het meegemaakt dat postbodes tijdens mijn spreekuur zegden “Yves, wie heeft dat nu bedacht? Het is een schone vélo maar ik kan dat spul niet hanteren”. Het is echt een mooie fiets, daar doe ik niets van af. Men heeft willen investeren in goed materiaal voor de postbodes. Maar enkel al het detail van de juxtapositie van de buis tussen zadel en stuur, mijnheer de minister, leidt tot problemen bij de postmannen.

Ik wilde echter komen op het punt van de verkeersreglementering. Er zijn postbodes in de gemeenten waar de proefprojecten lopen die worden staande gehouden – zoals dat juridisch heet – door de mensen van de politiediensten. Die zeggen dat de postbodes met die “brommer” niet zomaar op het trottoir mogen, tussen kinderen die naar school gaan of tussen winkelende mensen of bejaarden. Dat is een probleem. Met een fiets is dat minder erg.

Ik vraag het nog eens aan de minister. Heeft men als postbode uitdrukkelijk de toelating om zich met een bromfiets klasse A voort te bewegen of te rijden op het voetpad om de stukken te bestellen, ook daar waar huizen het ene na het andere staan? Zo ja, op welk artikel van de Wegcode beroept men zich? Dat moet een uitzondering zijn op het artikel 9 of artikel 42? Zo neen, hoe zal u dat oplossen? Hoe gaat u de postmannen indekken tegen overtredingen van de verkeersreglementering?

Ten slotte, mijnheer de minister, collega's, wat de kapitalisatie betreft. Ik denk dat het vrijmaken van 300 miljoen euro die bij de federale participatiemaatschappij was geblokkeerd een goede beslissing is. We gaan daarover nog debatteren tijdens de begrotingsbesprekingen. Ik denk dat het verhaal iets genuanceerder is met betrekking tot andere maatregelen die in het begrotingsontwerp zullen staan.

Wat dat betreft, kan ik zeggen dat de minister goed bepleit heeft dat de kapitaalstructuur van De Post moet versterkt worden. Daar hebt u, mijnheer de minister, - om het wat klerikaal uit te drukken - onze zegen.

Graag kreeg ik een antwoord op de concrete vraag inzake de verkeersreglementering.

Le **président**: Nous pouvons nous montrer très souples envers le Règlement puisque nous n'avons plus rien avant 16.00 heures. Nous avons donc largement le temps aujourd'hui. En principe, dans ce cas-là, c'est le ministre qui a le dernier mot, mais si M. Leterme avait quelque chose à ajouter, qu'il ne se gêne pas.

02.04 Rik Daems, ministre: Monsieur le président, en parlementaire convaincu, je ne vois aucun inconvénient à ce que le dernier mot revienne au parlement.

Ik zal de informatie opvragen. Vandaag heb ik geen artikel van de wegcode bij mij. Die specifieke vraag werd door De Post niet beantwoord. Ik zal ze opnieuw stellen, opdat het probleem onder de aandacht van De Post wordt gebracht. Naar mijn aanvoelen kan men van een postbode geen handeling vragen die strijdig is met een reglementering. Vragen dat men overtredingen begaat in de uitoefening van zijn mandaat, kan niet. Dat lijkt me evident. Sta mij toe, mijnheer Leterme, u op die vraag op zeer korte termijn schriftelijk of telefonisch te antwoorden maar altijd met kennisgeving aan de voorzitter van de commissie. Desgevallend zal ik De Post attent maken op een wezenlijk probleem. Het relaas over de buis – de zoenaamde stand - van een

en faveur du renforcement de la structure du capital.

02.04 Rik Daems, ministre: J'examinerai attentivement le problème concernant le code de la route..

Il est clair que les facteurs ne peuvent pas enfreindre celui-ci lors dans l'accomplissement de leur tâche. Au besoin, j'attirerai l'attention de la direction de La Poste sur ce problème. L'exemple de la suppression du tube supérieur des bicyclettes montre, en effet, que les travailleurs concernés doivent avoir leur mot à dire.

fiets geeft aan dat enige basisconsultatie – het zou me verwonderen mocht dat niet gebeurd zijn - altijd nuttig is.

02.05 Yves Leterme (CD&V): Mijnheer de minister, mocht de basisconsultatie wel hebben plaatsgevonden, zou het goed zijn dat in het tijdschrift van De Post te publiceren, zodat op die manier aan de postmensen de juiste informatie wordt verstrekt. Ik vraag met nadruk dat de problematiek van de toelaatbaarheid van de bromfiets op het voetpad voor de postbode tijdig zou worden uitgeklaard. Naast allerlei Nepal-toestanden heb ik dit weekend ook de wegcode uitgepluisd. Artikel 9 handelt over de plaats van bestuurders op de weg. Er zijn categorieën: bromfietsen A en B. Wat tweewielige bromfietsen klasse A betreft, is de plaats het fietspad en rechts van de weg. De wegcode vermeldt wie op het voetpad mag en wie niet. Voor de bromfietsen heb ik letterlijk noch figuurlijk plaats gevonden op het voetpad. Postmannen vertellen mij dat de geloofwaardigheid van Georoute en de vernieuwingsprocessen ter discussie wordt gesteld. Dat zou jammer zijn.

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

*De openbare commissievergadering wordt gesloten om 15.07 uur.
La réunion publique de commission est levée à 15.07 heures.*

02.05 Yves Leterme (CD&V): On pourrait éventuellement se servir du magazine de La Poste pour améliorer la communication avec le personnel.

J'insiste pour que la question de l'utilisation des cyclomoteurs sur le trottoir soit rapidement réglée.