

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 1996-1997

26 november 1996

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

## COMMISSIE VOOR RUIMTELIJKE ORDENING, OPENBARE WERKEN EN VERVOER

Interpellatie van de heer Didier Ramoudt tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opzegging van de pachtovereenkomsten door De Lijn en de privatisering van die maatschappij

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de politiek van De Lijn ten opzichte van haar pachters enerzijds en de aankoop van nieuwe tramstellen anderzijds

Met redenen omklede motie

Commissie voor  
Ruimtelijke Ordening,  
Openbare Werken en Vervoer

Dinsdag 26 november 1996

**VOORZITTER : De heer Jaak Gabriëls**

– *De interpellatie wordt gehouden om 14.05 uur.*

**Interpellatie van de heer Didier Ramoudt tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opzegging van de pachtovereenkomsten door De Lijn en de privatisering van die maatschappij**

**Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Eddy Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de politiek van De Lijn ten opzichte van haar pachters enerzijds en de aankoop van nieuwe tramstellen anderzijds**

**De voorzitter :** Aan de orde zijn de samengevoegde interpellaties van de heer Ramoudt tot de heer Baldewijns, Vlaams minister van Openbare Werken, Vervoer en Ruimtelijke Ordening, over de opzegging van de pachtovereenkomsten door De Lijn en de privatisering van die maatschappij en van de heer Penris tot minister Baldewijns, over de politiek van De Lijn ten opzichte van haar pachters enerzijds en de aankoop van nieuwe tramstellen anderzijds.

De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, het Rekenhof formuleert al jarenlang opmerkingen in verband met de vergunningsopdrachten van De Lijn. Het Rekenhof stelt heel duidelijk dat de Europese regelgeving over de liberalisering van het openbaar vervoer door Vlaanderen niet wordt gerespecteerd.

De jarenlange kritiek van het Rekenhof heeft ertoe geleid dat u, mijnheer de minister, vandaag de moed hebt opgebracht om de exploitatie van de busdiensten van De Lijn aan het vrije-marktme-

chanisme te toetsen. Uw voorganger heeft de boot, of moet ik zeggen de bus en tram, afgehouden en gedaan alsof zijn neus bloedde bij het lezen van de kritische aanmerkingen van het Rekenhof.

Om dit dossier open te trekken, zal moed alleen niet volstaan, dossierkennis en concrete voorlichting zijn even onontbeerlijk om de liberalisering van het openbaar vervoer in te zetten. Ik ben van oordeel dat u en uw kabinet hieromtrent niet goed of correct zijn ingelicht. Ik vermoed dat het bestuur van De Lijn het dossier heeft voorbereid. Mijnheer de minister, indien de Europese regelgeving de liberalisering van het openbaar vervoer aan de lidstaten oplegt, is het duidelijk de bedoeling om het gemeenschappelijk openbaar vervoer van elke vorm van monopolie te vrijwaren. Zoals de zaken er nu voorstaan, verandert er wat dat betreft eigenlijk niets.

Ik zou er zelfs moeten aan toevoegen dat ook het Rekenhof zich hier misrekent. Momenteel zullen alleen de contracten van zo'n negentig pachters – zo worden de privé-exploitanten van de vaste diensten genoemd – worden opgezegd en zal er binnen vijf jaar een openbare aanbesteding worden uitgeschreven. De modaliteiten van deze aanbesteding moeten dringend worden vastgelegd met daarbij ingecalculeerd de sociale weerslag. Daar kom ik straks op terug.

Wat ik helemaal niet begrijp, is dat er van de vooropgestelde doelstelling, namelijk het doorbreken van het monopolie van De Lijn, niets in huis komt. Integendeel, dit monopolie wordt in zijn beste en eigenste vorm herbevestigd. Ten eerste zal De Lijn straks niet alleen de aanbestedingen zélf uitschrijven en zélf de contractvoorwaarden vastleggen en op die manier de spelregels bepalen, maar zal ze die bovendien zélf aan de nieuwe exploitanten aanbieden en ze ook zélf controleren. Eén instantie zal al deze zaken combineren en rechter en partij tege-

## Ramoudt

lijk spelen. Hier is reeds de verkeerde weg ingeslagen.

Ten tweede kunnen we uit het cijfermateriaal besluiten dat de pachters aan een gemiddelde prijs van 81,79 frank per kilometer rijden. De pachters vertegenwoordigen ongeveer een derde van het totaalpakket van De Lijn. Twee derde wordt door De Lijn met eigen personeel en voertuigenpark geëxploiteerd. En wat blijkt ? De door De Lijn in eigen regie uitgebatede lijnen kosten 107,87 frank per kilometer, zonder rekening te houden met de centrale diensten, die in 1994 2,1 miljard frank kostten. U zult natuurlijk tegenwerpen dat in de prijzen van de regie zowel trams als bussen meegerekend werden. Als we echter een provincie bekijken zonder trams, alleen met bussen, zoals Limburg, dan belooft de regiekilometerprijs 82,68 frank per kilometer en die van de pachters 66,73 frank per kilometer.

Logischerwijze zou men eerst de duurste exploitaties in aanbesteding geven, en toch niet de goedkoopste. Hier zet De Lijn de wereld op zijn kop. Ze zal precies de goedkoopste exploitaties in aanbesteding geven, en haar eigen lijnen, die veel duurder uitvallen, beschermen.

Mijnheer de minister, dit is niet meer ernstig, zelfs oneerlijk. Men is hier duidelijk bezig u te bedriegen. De Lijn wil kost wat kost haar monopoliepositie behouden en vertikt het om haar eigen regielijnen in aanbesteding te geven. Het Rekenhof zal op de hoogte worden gehouden, maar met de verkeerde parameters. Indien men de monopolies wil doorbreken, moeten ook de eigen lijnen onverwijld in aanbesteding worden gegeven. Het totale aanbod op de markt moet door een onafhankelijke instelling worden georganiseerd en niet door De Lijn zelf. Het moment is aangebroken om dit probleem ten gronde op te lossen en de totaliteit van het openbaar vervoer over de weg te herdenken en te reorganiseren. De Lijn heeft zich steeds verdedigd met het argument dat buitenlandse groepen het Vlaams gemeenschappelijk vervoer zouden inpalmen. Dat is echter al begonnen. Het grootste gedeelte van de Antwerpse en Limburgse buslijnen zijn nu in handen van de Zweedse groep Linjebus. Ze hoeven alleen maar de aandelen van de bedrijven op te kopen en klaar is kees.

De Walen hebben het echter anders begrepen. Daar koopt de SWRT haar eigen lijnen terug van de privé-sector. Zij vegen hun voeten aan de Europese regelgeving. Wat denkt u daarvan, mijnheer

de minister ? Wij worden het stilaan gewoon heiliger te zijn dan de paus ! Kijk maar naar onze zeevisserij. Daar wordt inderdaad ook de Europese regelgeving gevolgd en uitgevoerd, enig en uniek in heel Europa en met alle gevolgen vandien. De Nederlanders kopen de Vlaamse vissersboten op voor een appel en een ei. Waar zijn we mee bezig ?

Terug dan naar De Lijn. Alle lijnen moeten aan het vrije-marktmechanisme worden getoetst. Het monopolie van De Lijn moet ongedaan worden gemaakt. Evengoed als voor de aanbesteding van de privé-lijnen, zouden én het materiaal én het personeel van De Lijn moeten worden overgenomen. Op zich zou dat betekenen dat miljarden frank zouden binnenkomen door de verkoop van rollend materiaal – middelen die De Lijn zou kunnen gebruiken om haar organiserende en regulerende functie beter waar te maken. Ik ben ervan overtuigd dat het gemeenschappelijk vervoer heel wat goedkoper kan worden georganiseerd, enerzijds door de privé-sector te laten zorgen voor de uitvoering van de diensten en anderzijds door De Lijn als organisator en controleur van de kwaliteit van de uitgevoerde diensten te laten optreden. Op die manier zou er een einde komen aan de oneerlijke concurrentie. Op dit ogenblik neemt De Lijn namelijk deel aan aanbestedingen voor leerlingenvervoer en werkliedenvervoer. Als er een opdracht wordt binnengehaald, rijdt men onder de kostprijs, op kosten van de gemeenschap. Bovendien kampt De Lijn op jaarbasis met een tekort van ongeveer 10 miljard frank.

Mijnheer de minister, ik pleit ervoor dat de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) zich zou beperken tot het stedelijk vervoer en de tramuitbating. Ik ben voorstander van een privatisering van het interstedelijk vervoer. Op die manier moet De Lijn zich niet meer bezighouden met het aankopen van materiaal, de gunningen terzake en de financiering ervan. Deze taken zouden worden overgenomen door de particuliere uitbater die hiervoor naar de reguliere markt zou gaan.

De VVM moet de krijtlijnen van de dienstverlening uittekenen en de spelregels vastleggen. Ze moet eveneens toezien op de concrete uitvoering van de in een lastenboek vastgelegde voorwaarden. Dan pas kan worden gesteld dat het personenvervoer over de weg is geliberaliseerd, zonder dat afbreuk wordt gedaan aan de essentiële opdracht, namelijk het vervoer van mensen over de weg. Tevens mag geen afbreuk worden gedaan aan de kwaliteit en de verzekering van de diensten. Het doorbreken van het monopolie van De Lijn zou

## Ramoudt

voor de schatkist jaarlijks enkele miljarden opbrengen.

Vervolgens kom ik terug op het sociale aspect van de in aanbesteding gegeven lijnen van de pachters. Ook op dit vlak zendt de raad van bestuur van de VVM de minister met een kluitje in het riet.

Ik geef hierbij een voorbeeld. Er komt een aanbesteding voor de twintig autobuslijnen van pachter x die twintig autobussen bezit en die twintig chauffeurs in dienst heeft met een gemiddelde anciënniteit van zestien jaar. In het aanbestedingsdossier wordt vermeld dat de anciënniteit van de betrokken werknemers moet worden overgenomen. Welnu, rekening houdend met het lastenboek en ervan uitgaande dat hij een bepaalde affiniteit heeft met zijn werknemers, zal de bestaande exploitant nooit overwegen om de vigerende arbeidswetgeving toe te passen. Hij zal ervan uitgaan dat hij met dezelfde mensen zijn exploitatie kan voortzetten. Voor zijn aanbesteding zal hij zich baseren op de gegevens waarover hij op dat moment beschikt. Het verschil in kostprijs voor een autobusbestuurder met een anciënniteit van zestien jaar en een nieuwe bestuurder bedraagt ongeveer 108 frank per uur. Op jaarbasis betekent dit een bedrag van ongeveer 200.000 frank. Voor twintig bestuurders is er dus een meerkost van 4 miljoen frank. Ik vraag me dan ook af hoe men in een aanbesteding zou voorzien dat het sociaal passief moet worden overgenomen. De nieuwe exploitant moet rekening houden met de anciënniteit van de werknemers en hij mag hen niet ontslaan. Dit is niet mogelijk zonder de arbeidswetgeving aan te passen. Ik veronderstel dan ook dat men deze werknemers zal overnemen, dat zij hun wettelijke vooropzeg zullen krijgen en dat men hen na één jaar zal vervangen door werknemers zonder anciënniteit. Mijnheer de minister, ik verzoek u hiermee rekening te houden. Ik vraag me overigens af of de clausules met betrekking tot het overnemen van het sociaal passief wel in overeenstemming zijn met de wet.

Wat deze problematiek betreft, zou ik graag de mening kennen van de voorzitter van de raad van bestuur van de VVM, de heer Geuens. In De Morgen van zaterdag 15 juli 1995 stelde hij dat hij nooit eens op het matje werd geroepen. Welnu, ik stel voor om hem te horen in de commissie. In het betrokken artikel zei hij ook dat men met De Lijn dezelfde richting uitgaat als met de BRTN.

Mijnheer de voorzitter, ik pleit ervoor om de tijdelijke aanbestedingen op te schorten tot er meer duidelijkheid komt. Het openbaar vervoer moet op een efficiënte manier worden gesaneerd. De dienstverlening moet worden geoptimaliseerd zonder dat hierbij afbreuk wordt gedaan aan de werkgelegenheid.

Mijnheer de minister, ik wil u dan ook de volgende vragen stellen.

Ten eerste, welke maatregelen voorziet u om te vermijden dat grote buitenlandse groepen, desnoods aan dumpingprijzen en door de eerste jaren met verlies te werken, het openbaar vervoer in Vlaanderen overnemen ?

Ten tweede, met welke kwaliteitsnormen zal bij de prijsvergelijking rekening worden gehouden om de kwaliteit van het Vlaamse interstedelijke busvervoer te vrijwaren en op te drijven ? Welke blijvende garanties zullen terzake aan de nieuwe uitbaters worden gevraagd en welk toezicht zal hierop worden uitgeoefend ?

Ten derde, hoe zal men de gewenste optie tot verkorting van de opzegtermijn voor de bestaande contracten realiseren ?

Ten vierde, is er reeds een oplossing voor het aanbesteden van de bestaande contracten en heeft men voldoende maatregelen getroffen om de sociale gevolgen op te vangen ?

Ten vijfde zal de onzekerheid veroorzaakt door deze beslissing ertoe leiden dat het wagenpark wordt verwaarloosd en niet wordt vernieuwd, wat een zware klap kan betekenen voor de Vlaamse busconstructiebedrijven. Welke maatregelen zullen worden genomen om dit te voorkomen ?

Ten zesde, wordt de mogelijkheid overwogen om, bij een eventueel verzuim vanwege de VVM, de principes van mededinging en van de vrije markt te laten spelen en om de jaarlijkse dotatie als een stok achter de deur te houden, zoals overigens werd gesuggereerd door het Rekenhof ?

Ten zevende, zult u stappen ondernemen om De Lijn zodanig te herstructureren dat de coördinatiefunctie wordt losgekoppeld van de exploitatiefunctie, zodat zuivere prijsoffertes kunnen worden uitgeschreven ?

Ten achtste, waarop baseert u zich om de diensten, uitgevoerd door particuliere ondernemingen, uit te besteden, terwijl we op dit vlak geen ervaring heb-

**Ramoudt**

ben en de ondervinding in het buitenland eerder negatief is ?

Beschikt de minister over ramingen met betrekking tot de budgettaire weerslag van de toepassing van het systeem van aanbesteding, meer bepaald op het gebied van personeel, materiaal en algemene exploitatie ? Punt negen, in welke mate wordt de mogelijkheid tot aanbesteding van alle lijnen voor geregeld vervoer van De Lijn onderzocht ? Punt tien, vond over deze problematiek overleg plaats of werden er afspraken gemaakt met het Waalse Gewest ?

**De voorzitter :** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris :** Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, binnen iets meer dan een maand vieren we weer oudejaar. Traditioneel is dat een ogenblik waarop De Lijn, onze VVM, kan rekenen op klanten die ze gedurende de rest van het jaar weinig of niet ziet. Tijdens de eindejaarsfeesten zet De Lijn immers haar beste been-  
tje voor en trommelt ze bijkomende personeelsleden op om de feestvierders van dienst te zijn. Het lijkt me gepast dat deze mensen om die reden eens in de bloemetjes worden gezet. Ik kan me trouwens niet van de indruk ontdoen dat ook bij de vaste klanten van De Lijn een vrij grote graad van tevredenheid heerst. Toegegeven, er is al wel eens wrovel omdat deze of gene lijn niet met voldoende regelmaat wordt bediend, of omdat het traject van een lijn wordt aangepast, of omdat wat afgelegen stadsgebieden niet door het stadsnet worden aangedaan. In het algemeen rijdt De Lijn met tevreden klanten. Het comfort van de ingezette rijtuigen is meer dan behoorlijk en de tijd dat de Strangers satirische liedjes konden maken op, bijvoorbeeld, de Antwerpse stadstram is al lang voorbij. De Lijn blijft trouwens investeren in het rijcomfort van haar klanten : ik kom daar in het tweede gedeelte van deze interpellatie trouwens nog op terug.

De weinige keren dat De Lijn al eens negatief in het nieuws komt, vinden vaak hun oorsprong in fouten gemaakt door de rechtsvoorgangers van De Lijn. Het dossier van de Ijzeren brug en dat van het premetro-schandaal in Antwerpen konden geenszins aan het huidige bestuur en de huidige directie worden toegeschreven. Zo ook niet het dossier van de verpachte lijnen. Dames en heren, u kent dit dossier : we hebben het er nog kort met de minister over kunnen hebben tijdens het vragenuurtje van 23 oktober jongstleden, naar aanleiding van de toen ontstane ophef hieromtrent. De Lijn had toen

pas de pachtcontracten met de privé-busondernemers opgezegd. Werkgevers en werknemers van de betrokken ondernemingen hadden gezamenlijk actie gevoerd hiertegen. Het ging immers niet om een klein probleem : negentig ondernemingen en ongeveer 2.000 personeelsleden waren erbij betrokken. De totale waarde van de contracten bedroeg zo maar even 3,4 miljard frank.

Toen gaf de minister in zijn antwoord toe dat het een zeer complex dossier betrof, dat eigenlijk binnen een ruimer kader moest worden bekeken. De contracten dateren alle van 1977, met name het ogenblik dat de toenmalige Minister van Verkeer na sluiting van een aantal stations besliste om de vervangingsautobussen van de NMBS aan de toenmalige NMVB over te dragen. De contracten van 1977 werden in de loop der jaren bijna allemaal verlengd, zonder dat nieuwkomers op de autobusmarkt zich hiervoor kandidaat hadden kunnen stellen. Eén en ander wordt vandaag in strijd geacht met de wet op de overheidsopdrachten enerzijds en Europese mededingingsregels anderzijds. Het was met name het Rekenhof dat suggereerde de bestaande contracten op te zeggen en nieuwe aanbestedingen uit te schrijven. Over eventuele budgettaire voordelen van deze operatie kon de minister een maand geleden nog geen uitsluitel geven. Allicht, zo stelde hij, zou er door de raadpleging van de markt op termijn wel een gunstiger prijsvorming mogelijk kunnen worden, maar daarvoor moesten we eerst de evaluatie van de eerste offertes afwachten.

Mijn vragen dienaangaande liggen dus voor de hand. Kwamen er al offertes binnen ? Werden deze al geëvalueerd, en zo ja, wat was het resultaat van deze evaluaties ? Verwacht men offertes vanuit het buitenland ? Of liepen er misschien al buitenlandse offertes binnen ? Staat het lastenboek toe dat de pachters met buitenlandse werknemers zullen werken ? Wat kan het gevolg daarvan zijn voor de Vlaamse arbeidsmarkt ?

Ook in Wallonië kent de TEC het systeem van verpachte lijnen. Worden die opengesteld voor buitenlandse, in het bijzonder Vlaamse privé-busondernemingen ? Gesteld dat de liberaliseringsoperatie een negatief tewerkstellingssaldo oplevert voor de Vlaamse arbeidsmarkt, welke concrete maatregelen zal deze regering dan nemen om dit te verhelpen ? Dames en heren, misschien benadruk ik het werkgelegenheidsaspect van dit dossier iets te veel in deze interpellatie. Ik doe dit echter bewust, omdat mijn partij het werk-voor-eigen-volk-eerst-principe zo belangrijk vindt. Ik doe dat met een gerust gemoed, aangezien de minister die bevoegd

## Penris

is voor dit dossier lid is van een partij die haar gehechtheid aan het scheppen van werkgelegenheid van de daken schreeuwt.

Dat brengt mij meteen bij het tweede dossier waaromtrent ik vandaag een aantal vragen had willen stellen. Eerder poneerde ik al dat De Lijn alles in het werk stelt om het rijcomfort van haar klanten op peil te houden en te verbeteren. Daartoe werd onlangs beslist om het tramwagpark van De Lijn te moderniseren. In de begroting van volgend jaar werd daarvoor een bedrag van 350 miljoen frank ingeschreven. Met dit bedrag zal een tweede lot van negen trams worden besteld van de voorziene aankoop van 45 voertuigen. De nieuwe trams zullen in Antwerpen worden ingezet op de lijnen 2, 3 en 15 en in Gent op lijn 1. De gehele vernieuwingsoperatie zal naar schatting 3 miljard frank kosten. Betreurenswaardig voor Antwerpen is in dat verband wel dat De Lijn geen werk wenst te maken van de volkse lijn 3 bis.

Er werd beslist om de hele bestelling bij één leverancier te plaatsen. Voor de bestelling hadden drie consortia zich aangeboden : één rond Eurorail Bombardier – het vroegere BN – uit Brugge, één rond het Zwitserse Vevey – waarin ook Jonckheere participeerde – en één rond Siemens, een volledig Duitse combinatie. Volgens de directie van De Lijn voldeed alleen de Siemens-tram volledig aan het lastenboek. BN voert daartegen echter aan dat met name de vooropgestelde geluidsgrens van 78 decibel buiten het voertuig technisch onrealistisch is, en dat de eis om ook de nieuwe trams inzake omgevingsstrillingen de normen van de oude stellen te laten evenaren al evenmin haalbaar is.

De BN-combinatie zou daarenboven per stel 9 miljoen frank meer hebben gekost dan de twee andere combinaties. Een groot deel van die meerkost moet trouwens jammer genoeg worden toegeschreven aan de hogere sociale lasten hier in Vlaanderen. Volgens ingewijden zou echter ook de Siemens-tram met heel wat nadelen te kampen hebben : zo zou hij binnenin meer dan 65 decibel geluidshinder produceren – wat niet overeenkomt met de bepalingen van het lastenboek – en daarenboven zou hij met zijn breedte van 2,30 meter niet overal kunnen doorkomen in Antwerpen.

Dames en heren, hoewel ik ervan overtuigd ben dat de De Lijn-directie haar beslissing niet lichtzinnig zal hebben genomen, wil ik toch opmerken dat het uiteindelijk de Vlaamse regering is die, na het advies van de Inspectie van Financiën en de minis-

ter van Begroting te hebben ingewonnen, een definitieve beslissing neemt. De regering moet ook met andere dan louter technische elementen rekening kunnen houden. Een overweging die deze regering daarbij zeker ter harte moet nemen, is de tewerkstelling. Toegegeven, in dit dossier is er geen sprake van het verlies aan werkplaatsen, maar wel van het wegnemen van bijkomende tewerkstellingsperspectieven, wanneer dit contract in zijn geheel aan een buitenlands consortium zal worden gegund.

Het verleden heeft ons geleerd dat de Waalse regering terzake minder scrupules aan de dag legt : denken we maar aan het Van Hool-dossier waarover op Europees niveau nog steeds geen duidelijkheid werd verschaft. Een tweede vragenreeks ter afsluiting heeft dan ook specifiek betrekking op dit dossier. Zal de Vlaamse regering bij een definitieve beslissing inzake dit dossier rekening houden met het tewerkstellingsaspect ? Zal de regering – de Franse nobelprijswinnaar voor economie Allais indachtig – rekening houden met het feit dat een van de mededingers – niet toevallig de Vlaamse – wordt gehinderd door een aanzienlijke loonkostenhandicap ?

**De voorzitter** : De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé** : Mijnheer de voorzitter, ik wil erop wijzen dat we vorige week in deze commissie, naar aanleiding van de bespreking van de begroting en de beleidsbrief, deze problematiek al een uur lang hebben besproken. Tijdens deze bespreking stelde ik al een aantal concrete vragen en heb ik daarop een aantal concrete antwoorden van de minister ontvangen. Ik wil eerst kort ingaan op het pleidooi van de heer Ramoudt voor een soort van privatisering van het openbaar vervoer. De heer Ramoudt is bij wijze van spreken zelf busuitbater, en dit pleidooi verbaast me dus niet. Ik wil echter stellen dat het uitvoeren van een dergelijke operatie in Europese context wel eens een omgekeerd effect zou kunnen hebben. Vorige week pleitte ik er uitdrukkelijk voor om onze Vlaamse kmo-busondernemers in de mate van het mogelijke, binnen de wettelijke normen te beschermen : een privatisering zou zich echter enigszins als een boemerang tegen hen kunnen keren.

Mijnheer de minister, ik wil even terugkomen op de problematiek van de opzeggingsmodaliteiten, net zoals op het juridische aspect waarnaar de heren Ramoudt en Penris al hebben verwezen. De Europese richtlijn 93/38 van 14 juni 1993 regelt de toewijzing van de werken, levering en diensten in de zogenaamde uitgesloten sectoren, waaronder

**Decaluwé**

het vervoer. Men stelt ook dat aanbestedende overheden niet behoren tot het toepassingsveld van deze richtlijn.

Dit is een vaststelling. Volgens het Rekenhof geldt deze vrijstelling alleen voor de overeenkomsten afgesloten tussen publiekrechtelijke personen. De commissie voor overheidsopdrachten zegt dat een contract ter uitvoering van een opdracht door een privé-onderneming, dat bij wet aan een overheid te beurt valt en waardoor deze onderneming in de plaats van de overheid treedt en zodoende in rechtstreeks verband staat met de gebruikers, dient te worden gekwalificeerd als een contract voor concessie van Openbare Dienst.

Ik stel ook vast dat de Franstalige kamer van het Rekenhof deze stelling volgt en dat de Nederlandstalige kamer van het Rekenhof daarentegen vindt dat deze stelling niet conform is met de wetgeving. We hebben dus te maken met een verschillend juridisch advies omtrent eenzelfde thematiek.

Ik heb intussen ook informatie ingewonnen over de overgangperiode. Mijnheer de minister, naar aanleiding van een brief die u hebt geschreven in overleg met het Rekenhof, gericht aan de heer Vlieghe, voorzitter van de regionale commissie voor de geregelde autobusdiensten, ben ik tot de conclusie gekomen dat het opzeggen van alle contracten, zoals het Rekenhof voorstelt in het 7de boek van opmerkingen jaar 1995, niet realistisch is en dat er een overgangperiode moet worden ingelast om de continuïteit van de diensten te waarborgen.

Mijnheer de minister, u hebt al gezegd dat u, binnen de wettelijke mogelijkheden, sociale inspanningen zou doen ten behoeve van De Lijn. Vandaar nog deze ene concrete vraag. Zou u eventueel bereid zijn om, via de subcommissie voor Financiën, het Rekenhof eens om een duidelijke uiteenzetting te vragen. Ik ben zelf geen jurist, maar ik heb dit laten nalezen door verscheidene juristen en er klopt duidelijk iets niet. Ik wil te allen prijze vermijden dat onze Vlaamse busondernemers het slachtoffer zouden worden van een foute interpretatie.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Voor alle duidelijkheid, ik ben geen betrokken partij. Er bestaat een wezenlijk verschil tussen een autocar en een autobus. Een autocar rijdt ook op zes wielen en ver-

voert personen maar dient louter voor het toerisme. Een autobus heeft een maatschappelijke functie. Ik bezit niet één autobus en ik ben geen pachter van De Lijn. Ik doe aan autocartoerisme.

**De voorzitter** : De heer Lachaert heeft het woord.

**De heer Patrick Lachaert** : Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de opmerking van de heer Decaluwé. Ook ik wil wel eens het standpunt van het Rekenhof kennen.

**De voorzitter** : Ik denk dat die vraag terecht is. Ik zal een verzoek laten richten aan de mensen van het Rekenhof om hier hun standpunt eens te komen toelichten. Het heeft immers geen zin om elkaar met tegenstrijdige argumenten om de oren te blijven slaan. Als er geen duidelijkheid terzake komt, denk ik dat we inderdaad een beetje vaag blijven of in de contramine blijven zitten. Ik zal dus de opdracht geven om zo vlug mogelijk de mensen van het Rekenhof uit te nodigen.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Zoals de heer Penris aanstipt, heeft op 23 oktober, tijdens het vragen-uurtje in plenaire zitting, hieromtrent al een gedachtewisseling plaatsgegrepen. Ik ben vorige week in de begrotingscommissie vrij uitgebreid hierop ingegaan. Ik heb daar zeer duidelijk de nadruk gelegd op de functie openbaar vervoer. We hebben het ook langdurig, onder meer op vraag van de heer Decaluwé, gehad over de sociale nevenaspecten van deze aangelegenheid. Ik wil dan ook, mijnheer de voorzitter, deze elementen niet allemaal opnieuw in detail behandelen, maar wil toch graag de vragen van de interpellanten eens in een breder perspectief plaatsen.

Misschien eerst nog een voorafgaandelijke opmerking. Ik heb de indruk dat men in verband met deze aangelegenheid een eigenaardige houding lijkt aan te nemen. Bij de interpretatie wordt nu eens koud, dan weer warm geblazen. Bij de aanhef van de interpellatie van de heer Ramoudt word ik bijna gefeliciteerd omdat ik – na zovele onvruchtbare jaren – een maatregel mogelijk heb gemaakt. Op het einde van zijn interpellatie betreurt hij dit feit dan enigszins en houdt hij een pleidooi om toch maar alles weer op de lange baan te schuiven. Ik denk niet dat dit de goede houding is in deze materie. We moeten de problematiek op een zeer ernstige manier bekijken. Laten we daarom de vragen in een bredere context plaatsen om een zo volledig mogelijk antwoord te kunnen geven.

## Baldewijns

In de eerste plaats is het vandaag nog altijd zo dat de VVM het monopolie heeft over het stads- en streekvervoer in Vlaanderen. De Europese verordeningen die momenteel ter discussie liggen, veranderen deze situatie niet. Het betreft trouwens overeenkomsten tussen de VVM enerzijds en de betrokken exploitanten anderzijds. Het is dan ook de VVM die beslist heeft, ingaande op de kritiek van het Rekenhof, om deze contracten op te zeggen en te toetsen aan de markt. Hierbij zal de opzegtermijn in principe worden gerespecteerd omwille van het feit dat het verbreken van de lopende contracten aanzienlijke schadeclaims zou kunnen meebrengen. Indien zich echter de mogelijkheid voordoet, kunnen een aantal markttesten worden uitgevoerd. Dit kan gebeuren op het moment dat er structurele hervormingen van het openbaar vervoersnet worden gerealiseerd. Terzake heeft de raad van bestuur van de VVM al een nieuw kwalitatief lastenboek besproken dat een aantal kwaliteitscriteria vastlegt voor de toekomst. De lijst van die kwaliteitscriteria is veel te lang om hier op te noemen. Ik kan echter gerust vooropstellen dat, naast de prijsofferte, alle aspecten van comfort, veiligheid, kwaliteit en arbeidsvoorwaarden aan de orde komen. Het is in ieder geval de VVM die zijn contractant zal moeten controleren wat de naleving van de kwaliteitscriteria betreft die in het lastenboek werden opgenomen, zoals dit in een normale situatie hoort. Er dient ook duidelijk gesteld dat het monopolie van de VVM niet tegenstrijdig is met het laten uitvoeren van diensten door derden. In de loop van dit debat ben ik tot de conclusie gekomen dat er heel wat verwarring bestaat, gewild of ongewild, en dat wilde ik even uit de wereld helpen.

Er is een ander element van verwarring dat ons parten speelt. We moeten goed weten waarover we met elkaar praten. Praten we over de liberalisering als dusdanig of praten we misschien ook wel over de wet op de toepassing van de overheidsopdrachten. Ik denk dat het nodig is deze duidelijk te scheiden zonet blijven we naast elkaar praten. De overname van Vlaamse bedrijven, die momenteel een contract hebben met De Lijn, door buitenlandse groepen is in deze redenering dan ook niet als dusdanig een probleem voor het Vlaamse Gewest.

De dienstverlening noch de arbeidsvoorwaarden van de betrokken personeelsleden worden hierdoor gewijzigd. In elk geval krijgen in de huidige situatie slechts 90 van de 600 à 700 Vlaamse autobedrijven de kans om een contract met de VVM af te sluiten. In de eerste plaats wordt de

markt opengetrokken naar alle Vlaamse bedrijven. Hierdoor zal een ruimere waaier van bedrijven de kans krijgen om ervaring op te doen in het verzorgen van regelmatig vervoer. De huidige exploitanten van de VVM hebben er hoe dan ook geen belang bij om de busvloot te verwaarlozen. Het algemene comfort van de voertuigen zal in de toekomst een belangrijke rol spelen bij de toewijzing van de contracten. Men heeft er dus alle belang bij om de vloot in goede staat te houden zodat een goede offerte kan worden ingediend op het moment van de aanbesteding. In de beheersovereenkomst is de opzegging van de contracten expliciet opgenomen. De raad van bestuur heeft dit ook al principieel beslist in de maand oktober. Men is vastbesloten om de marktconsultatie te organiseren. Derhalve moeten er geen stokken achter de deur worden gehouden.

Met betrekking tot het loskoppelen van de coördinatie- en de exploitatiefunctie moet eerst duidelijk worden bewezen dat in de Vlaamse situatie het uitbesteden goedkoper zal zijn dan exploitatie in eigen beheer. Verder zou de bewegingsvrijheid die de VVM nodig heeft met het oog op de soepele aanpassing van de dienstregelingen, in belangrijke mate worden gehinderd als ze voor de gehele exploitatie zou zijn gebonden door contracten met privé-exploitanten. Bovendien zullen belangrijke meerkosten in rekening moeten worden gebracht met betrekking tot de controle op de naleving van de contracten. Ik zei al op 23 oktober dat het om een complexe aangelegenheid gaat. Ook bij prijsvergelijkingen moeten we die complexiteit correct weergeven en invullen. Het lijkt me niet evident dat dit een goedkopere oplossing zal opleveren dan de huidige. Ik wens dan ook niet vooruit te lopen op de situatie.

Wel zal de VVM vanzelfsprekend een aantal nieuwe coördinerende taken op zich moeten nemen, zoals onder meer de netnormering. De ervaringen in het buitenland met een volledige liberalisering vallen zeer negatief uit. We hebben het daar vorig jaar al over gehad. Precies die ervaringen maken ons wijzer en duiden aan welke fouten er werden gemaakt. Eén ding is duidelijk : het ter beschikking staan van één maatschappij, die instaat voor de samenhang van het net, de eenheid van de tarieven, de aansluiting met andere vervoersnetten, de bewaking van de kwaliteit, het afsluiten van eenvormige afspraken met steden en gemeenten, enzovoort, is een kostbaar goed dat we niet zomaar verloren mogen laten gaan. Precies deze hefbomen zorgen ervoor dat we vandaag, in vergelijking met een aantal andere Europese landen, een kwalitatief



## Baldewijns

goed openbaar vervoer hebben, rekening houdend met de middelen die we erin stoppen.

In de rand van deze problematiek werd ook de vraag gesteld of terzake formeel overleg met de andere gewesten heeft plaatsgevonden. Mijnheer de voorzitter, mijn bevoegdheid reikt niet verder dan het Vlaamse Gewest. Ik heb geen behoefte om eerst bij anderen te gaan kijken wat ze beslissen. Ik neem mijn beslissingen autonoom. In deze materie is Vlaanderen daartoe gerechtigd. We mogen geen fundamenteel misverstand creëren met betrekking tot het Waalse voorbeeld. Hiervoor kan er via andere organen overleg worden gepleegd.

De heer Decaluwé heeft een aantal aspecten van deze zaak naar voren gebracht waar ik dieper op wil ingaan. Bij de opzegging zal De Lijn zich houden aan de contractuele bepalingen terzake. Vorige week hebben we het al uitgebreid gehad over de eventuele sociale gevolgen van de opzegging. In het ontwerp van nieuw lastenkohier zal De Lijn een reeks belangrijke principes opnemen. Zo zal bijvoorbeeld worden vermeld dat de inschrijvers er zich toe verbinden de CAO's te respecteren die bij de VVM van toepassing zijn. De VVM staat in voor de naleving van de contracten. Verder zal erin worden opgenomen dat bij het stopzetten van de samenwerking met een exploitant die momenteel met een vervoersopdracht is belast, de overname van zijn personeel – conform CAO 32 – en van zijn exploitatiebaar rollend materieel gegarandeerd is. De geleidelijke overgang wordt gegarandeerd omdat de contracten ook op een verschillende datum zijn ingegaan. In de loop van 1997 zullen ze dus op verschillende tijdstippen kunnen worden opgezegd, waarbij uiteraard de opzegperiode van vijf jaar wordt gewaarborgd.

De heer Penris stelde enkele gerichte vragen omtrent een dossier in de marge van deze problematiek. Wat de specifieke problemen rond de bestelling en de aankoop van trams betreft, hebben we de beslissing genomen om 45 trams aan te kopen, gespreid over een periode van vijf jaar. Deze trams zijn bestemd voor de steden Antwerpen en Gent. Aan dit aanbestedingsdossier werd uiteraard een onderzoek gewijd door de raad van bestuur van de VVM. Daar werd overeenstemming gevonden over een voorstel. We hebben vervolgens het advies ingewonnen van de inspectie van Financiën en van Begroting. Zoals het hoort, zullen we al deze elementen samen onderzoeken en eerstdaags een voorstel van beslissing voorleggen aan de Vlaamse regering. Mijnheer de voorzitter, dit par-

lement huldigt de gulden stelregel dat het een minister niet kan ondervragen over zijn intenties. Mijns inziens moet de regering eerst met een concreet dossier worden geconfronteerd, vooraleer ik het parlement hierover meer toelichting kan geven.

Als besluit wil ik een aantal samenvattende elementen op een rijtje zetten en enkele bijhorende vaststellingen maken. Ten eerste, de doorbreking van het monopolie – inzake het geregeld vervoer – staat vandaag niet op de EG-agenda. Ten tweede, het vervoersmanagement moet mijns inziens zeker in handen van de overheid blijven. Ten derde, we moeten opletten dat we geen appels met peren vergelijken. De VVM doet ook aan vervoersmanagement. De prijzen van exploitanten en van de regiediensten zijn niet zomaar vergelijkbaar. Ik heb daarnet al een aantal dingen genuanceerd en gerelativeerd. Dit is een vierde vaststelling die ik wil maken.

Ten vijfde : om elk misverstand uit de wereld te helpen, wil ik toch zeggen dat de VVM geen dotatie krijgt voor bijzondere vormen van geregeld vervoer. Dat betekent dat ze zich in deze sector op de vrije markt moet bewegen.

Ten zesde : het monopolie van de VVM doorbreken is in tegenspraak met de taken van het vervoersmanagement. De VVM kan niet regulerend optreden als ze geen monopoliehouder is inzake het afleveren van de vervoersvergunningen. Ik wil hier nogmaals benadrukken dat het sociale aspect van dit gegeven erg belangrijk is. Ik heb dat vorige week ook reeds gezegd. De functies van het openbaar vervoer in onze samenleving moeten goed overdacht en gerespecteerd worden. Daarbij mogen we het element van de basismobiliteit niet uit het oog verliezen.

Ik wil nog twee kleine elementen aan mijn antwoord toevoegen. Ik heb aan de heer Penris duidelijk gezegd dat we vandaag niet in staat zijn om financiële ramingen te maken. Er hebben zich nog geen testgevallen voorgedaan die toelaten om een evaluatie te maken. Het spreekt vanzelf dat het moeilijk is om tot zo'n evaluatie over te gaan als men weet dat we een gewaarborgde opzegtermijn van vijf jaar moeten respecteren. In de loop van die periode zouden verschillende elementen van het dossier wel eens kunnen wijzigen.

Een laatste bedenking betreft het voorstel van sommige volksvertegenwoordigers om hier de voorzitter van de VVM en ook het Rekenhof te horen. Ik laat het aan de wijsheid van deze commissie over om dat al dan niet te doen. Er worden

## Baldewijns

hier wel meer instanties gehoord. Ik heb er geen enkel bezwaar tegen.

**De voorzitter** : De heer Ramoudt heeft het woord.

**De heer Didier Ramoudt** : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, als ik gezegd heb dat u de moed hebt gehad om dit dossier te openen, dan was dat in de eerste plaats om te illustreeren dat men nooit met de jarenlang herhaalde kritieken van het Rekenhof rekening heeft gehouden. U bent de eerste die dat zaakje voor het voetlicht heeft gebracht.

Toen ik zei dat we dat dossier even moeten laten rusten, dan bedoelde ik eigenlijk dat de afhandeling niet op een goede manier verloopt. De elementen die de VVM aanreikt, zijn niet objectief en correct. Het is het geschikte ogenblik om het gehele beleid inzake het personenvervoer over de weg grondig te herzien.

Mijnheer de minister, u hebt de opdracht om zo goed mogelijk de openbare financiën te beheren. We stellen vast dat ongeveer een derde van de geëxploiteerde lijnen van De Lijn in handen van de privé-sector is ; ongeveer twee derde is in handen van De Lijn zelf. U houdt echter halsstarrig vast aan de idee dat het probleem niet bij De Lijn zelf ligt, die twee derde in handen heeft, maar wel bij de privé-sector. U bent op de verkeerde weg.

Als men de markt wil liberaliseren, dan moeten ook de lijnen van de regie in vraag worden gesteld. Hun exploitatie moet ook in vraag worden gesteld. U hanteert voortdurend de visie van De Lijn zelf. De mensen van De Lijn zijn uw enige gesprekspartners. U bent eigenlijk niet objectief en volledig ingelicht. Een artikel uit het NRC-Handelsblad van 8 november 1996 heeft als titel : Zweedse bus rijdt bijna zonder subsidie. De Lijn daarentegen vraagt vandaag ongeveer 15 miljard frank.

De liberalisering van het vervoer kan dus concreet vorm krijgen. Als men de moed zou opbrengen om de problematiek van het vervoer in zijn geheel opnieuw te bekijken, dan zou de Vlaamse schatkist er wel bij varen. Wat men nu eigenlijk doet, is de anderen toestaan ook mee te spelen.

Uw antwoord over het sociale aspect van de problematiek is duidelijk ontoereikend. Ik herhaal dat u de arbeidswetgeving en de sociale wetgeving nooit zult kunnen omzeilen. Ik zie niet in hoe u deze mensen enige zekerheid kunt bieden. Ik heb

uit uw antwoord begrepen dat u niet van plan bent om de monopoliepositie van De Lijn in vraag te stellen. Ik dacht nochtans dat monopolieposities, op welk niveau ook, niet toegelaten zijn. Ik vraag me dus af of men uw regeling voor het Hof van Straatsburg niet zou kunnen aanvechten, als een vorm van het ontoegankelijk maken van de markt van het personenvervoer.

**De voorzitter** : De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris** : Ik zou iets willen zeggen over de interessante stelling van de heer Ramoudt. Ik neem aan dat hij hier het VLD-standpunt verdedigt. Hij stelt voor om het interstedelijke vervoer te liberaliseren en om het stedelijke vervoer in overheidshanden te houden. U kent misschien de toestand in Antwerpen. Daar is nog steeds ruimte voor pachtlijnen die door de privé-sector worden uitgebaat. Ik neem aan dat de Vlaamse liberalen die toestand niet willen wijzigen.

De minister heeft verklaard dat de arbeidsvoorwaarden in het lastenboek worden opgenomen. Ik neem aan, mijnheer de minister, dat het sociale statuut van de chauffeurs moet beantwoorden aan de voorschriften van het Belgisch recht, en dat dit statuut moet ressorteren onder Belgische paritaire comités ?

**Minister Eddy Baldewijns** : Inderdaad.

**De heer Jan Penris** : Dank u. Tenslotte kondig ik aan dat ik over het tramdossier een met redenen omklede motie zal indienen.

**De voorzitter** : De heer Decaluwé heeft het woord.

**De heer Carl Decaluwé** : Ik wil hier kort nog twee elementen benadrukken. Men beweert dat men het openbare vervoer ook zonder subsidies kan organiseren, maar dan moet men ook zeggen hoeveel het personeel van dat niet-gesubsidieerd vervoer zal worden betaald. Vorige week heb ik hier uitgebreid over de toestand in Groot-Brittannië, Nederland en andere landen. De VLD zou toch moeten weten dat de buschauffeurs 30 percent minder zullen verdienen bij privatisering. Als dat het standpunt van de VLD is, wel, dan zullen we er voor zorgen dat dit kenbaar wordt gemaakt.

Een tweede opmerking gaat over het monopolie. Dat monopolie staat niet ter discussie. De openbare omroep heeft een monopolie, en zelfs het monopolie van de VTM is op Europees niveau juridisch verdedigbaar.

**Decaluwé**

Ik zou nog even iets willen zeggen over de problematiek van de overgangperiode. Die contracten verstrijken niet allemaal op hetzelfde ogenblik. Opzeggingen zouden dus over een aantal maanden worden gespreid. Ik pleit er dus voor om, rekening houdend met de wettelijke context, een strategie uit te werken om onze Vlaamse busondernemers zo goed mogelijk te beschermen. Verder denk ik dat het goed zou zijn om met de mensen van De Lijn, en eventueel ook met de pachters, een hoorzitting te organiseren. We hebben hier al veel discussies gehad over de spoorwegen – een materie waarover we eigenlijk niets te zeggen hebben, maar over De Lijn, waarvoor we wel ten volle bevoegd zijn, werd nog niet veel gediscussieerd.

Voor zover ik weet zijn de opzeggbriefen nog niet verstuurd. Vooraleer dat gebeurt had ik hier graag de mensen van De Lijn eens uitgenodigd om te vertellen hoe ze de sociale aspecten van deze problematiek aanpakken. Als parlement hebben we de verantwoordelijkheid om De Lijn een aantal signalen te geven. Daarover zou een debat kunnen worden georganiseerd. Zo'n debat zou eventueel tot een bijsturing kunnen leiden.

**De voorzitter** : De Lijn heeft zelf al gevraagd gehoord te worden in deze commissie. We gaan daar graag op in. We willen én De Lijn én de privé-uitbaters én het Rekenhof uitnodigen, zodat we ons een totaalbeeld kunnen vormen van de situatie.

Minister Baldewijns heeft het woord.

**Minister Eddy Baldewijns** : Hier worden onjuistheden verteld. Mijnheer Ramoudt, uw bewering dat de informatie die ik krijg van De Lijn niet correct of volledig zou zijn, laat ik voor uw rekening. Ik heb geen enkele reden om de De Lijn niet te vertrouwen.

Wat de budgettaire aangelegenheid betreft, begeven we ons op glad ijs. De cijfers die u aanhaalt en uw interpretatie ervan laat ik ook voor uw rekening. U spreekt over een dotatie van vijftien mil-

jard frank. Iedereen zou de cijfers moeten kennen. De exploitatiedotatie bedraagt 9,8 miljard en de investeringsdotatie 2,1 miljard. Daarmee komen we nog niet in de buurt van uw vijftien miljard. Onze discussie zou eenvoudiger én directer verlopen indien we naar hetzelfde cijfermateriaal zouden verwijzen.

Het is als overheidsdienst dat De Lijn een monopoliepositie heeft. Deze nuance zal u toelaten de Europese regelgeving terzake correct te interpreteren. Het spreekt vanzelf dat we bij De Lijn aandringen op een tactiek die gericht is op de bescherming van de Vlaamse exploitanten. Ik heb daarom gesuggereerd zoveel mogelijk met kleine aanbestedingspakketten te werken.

Ik ga verder volledig akkoord met een uitnodiging aan De Lijn en de privé-pachters om hier gehoord te worden. Dat kan zowel hun werking als onze informatie ten goede komen.

**De voorzitter** : Uw laatste bedenking sluit aan bij de conclusie van deze commissie van vorige week. We achtten het toen nuttig dat het Vlaams Parlement nauwer betrokken zou worden bij deze problematiek. Op 10 december nodigen we in elk geval de verschillende instanties uit om hier de problematiek van de VVM te behandelen.

**Met redenen omklede motie**

**De voorzitter** : Door de heer Penris werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet uiterlijk 24 uur na de sluiting van de vergadering zijn ingediend.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering uitspreken.

Het incident is gesloten.

[...]

– *De vergadering wordt gesloten om 16.10 uur.*

---