

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2000-2001

21 juni 2001

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het in beslag nemen van taxi's uit Vlaams-Brabant in Brussel

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mirabrug tussen Waasmunster en Hamme

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen rond het onderhoud van de Gentse Hermelijntrams

Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie

Donderdag 21 juni 2001

WAARNEMEND VOORZITTER : De heer Koen Helsen

– *De vraag om uitleg wordt gehouden om 10.36 uur.*

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het in beslag nemen van taxi's uit Vlaams-Brabant in Brussel

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Gatz tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over het in beslag nemen van taxi's uit Vlaams-Brabant in Brussel.

De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz : Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, de diensten die taxi's uit de Rand, dus Vlaams-Brabant, en taxi's uit Brussel zelf respectievelijk op het grondgebied van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en in de Rand mogen aanbieden, zijn gereguleerd. Een aantal taxibedrijven is gevestigd in de Rand en opereert daar. Een mogelijke sanctie die het Brussels Hoofdstedelijk Gewest toepast indien een taxi uit de Rand op het Brussels grondgebied wordt gecontroleerd en indien zijn boorddocument niet in orde is, is de inbeslagname van het voertuig. Dit is een vrij verregaande sanctie, maar wordt nogal vlug gehanteerd.

Een aantal bedrijven uit de Rand is momenteel getroffen door de inbeslagname van meerdere voertuigen. De vaste kosten voor deze voertuigen lopen door. Denk aan de huur van de radio en de lonen. Daar staan uiteraard geen inkomsten meer tegenover. Een aantal bedrijven dreigt daardoor de boe-

ken te moeten neerleggen en het personeel te ontslaan.

– *Mevrouw Wivina Demeester-De Meyer, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

Ik heb deze problematiek uiteraard eerst aangekaart in de Brusselse Hoofdstedelijke Raad. De bevoegde staatssecretaris was er niet en de minister-president heeft me geantwoord. Hij ontkende de lichtzinnigheid waarmee de sanctie wordt toegepast. Hij speelde bovendien de bal terug door het verband aan te kaarten tussen het optreden van taxi-inspecties in Brussel tegen taxi's uit de Rand en de akkoorden over de taxistaanplaatsen op de luchthaven van Zaventem. Hij beklagde zich over dat laatste. Taxi's uit het Brussels Hoofdstedelijk Gewest zouden volgens hem geen klanten in Zaventem mogen oppikken. Dat verklaarde volgens hem het harde optreden tegen taxi's uit Vlaams-Brabant in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Ik wil daarom een aantal vragen aan de minister stellen. Bent u op de hoogte van de inbeslagnames van voertuigen in Brussel? Worden er ook taxi's uit Brussel in beslag genomen in Vlaams-Brabant? Wat zijn de afspraken over het taxivervoer in Zaventem? Is er overleg tussen de Vlaamse regering en de Brusselse Hoofdstedelijke regering hieromtrent? Is de kennis van het Nederlands een voorwaarde voor het uitoefenen van het beroep van taxichauffeur aan de luchthaven van Zaventem? Zijn er nog andere voorwaarden? Kan deze problematiek niet beter via verder overleg worden geregeld? Ik heb de indruk dat dit nogmaals een escalatie is van wederzijdse pesterijen en daarbij is niemand gebaat.

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mijnheer de voorzitter, dames en heren, de laatste jaren worden er gemiddeld vijftig tot zestig taxi's in beslag genomen in

Stevaert

het Brussels Hoofdstedelijk Gewest. Overwegend gaat het om taxi's die een vergunning en een standplaatsbewijs verkregen hebben van een Brusselse randgemeente, maar die illegaal stationeren in het Brussels gewest. Dikwijls gaat het om recidivisten.

De wagen wordt in beslag genomen door een bevoegde ambtenaar na vaststelling van de inbreuk. Dikwijls wordt er geverbaliseerd omdat de taxi niet via de snelste weg teruggekeerd is naar zijn standplaats buiten het Brussels Gewest. Dit wordt vastgesteld aan de hand van het rittenblad waarop het einde van de laatste rit is vermeld. De regels zijn zeer strikt en worden bepaald door het parket. Er is bijvoorbeeld bepaald dat er pas na 15 minuten beslag kan worden gelegd op het voertuig.

Na de inbeslagneming beslist de procureur des Konings over de duur van de inbeslagname. Deze kan oplopen tot twee weken voor recidivisten. Noch de Brusselse regering, noch het ministerie van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest hebben enige impact op deze duur. Een wagen wordt in principe nooit de eerste maal ingehouden. De exploitant wordt ervan verwittigd dat bij de volgende gelijkaardige inbreuk zijn wagen in beslag zal worden genomen. Enkel bij meerdere zeer ernstige inbreuken wordt een wagen onmiddellijk getakeld, maar dit is zeer uitzonderlijk.

Er worden eveneens Brusselse taxi's in beslag genomen door de federale politie in Zaventem. Het aantal is niet gekend. De procedure is identiek. Ze is het gevolg van een uitwisseling van informatie tussen de procureurs des Konings van Vilvoorde, bevoegd voor Zaventem en Brussel. Het verband dat de minster-president van de Brusselse Hoofdstedelijke regering aanhaalt, is onbestaande. De inbeslagnemingen worden uitgevoerd sinds 1990 en zijn het resultaat van een overleg tussen het parket van Brussel, de toenmalige regering van het Brussels Hoofdstedelijk Gewest en de agglomeratie Brussel. Dit bestaat dus reeds meer dan tien jaar.

Daarenboven laat de taxiwetgeving in Vlaanderen wel toe dat klanten opgehaald worden in Zaventem, maar alleen op voorwaarde dat de taxi besteld is. Dat staat in de wet betreffende de taxidiensten van 27 december 1974 en de bijhorende KB's. Blijkbaar is er een spraakverwarring tussen klanten oppikken en stationeren. Brusselse taxi's mogen niet stationeren in Zaventem. Zowel lokale als federale politie houden zich aan de wet op de taxidiensten en de bijbehorende KB's. Er zijn noch mondelinge, noch schriftelijke afspraken voor het

taxivervoer. Momenteel is er geen structureel overleg tussen de Vlaamse en de Brusselse regering over deze materie.

Buiten de algemene wettelijke voorwaarden zoals geneeskundige keuring, aangeven als werknemer of zelfstandige, enzovoort zijn er geen voorwaarden vastgelegd om het beroep van taxichauffeur uit te oefenen. Wel legt het KB betreffende politiereglement inzake de exploitatie van de taxidiensten van 18 april 1975 een reeks verplichtingen op aan de exploitanten en hun personeel. De verplichting om Nederlands te kennen, is daar niet in opgenomen.

Ik vestig er ook de aandacht op dat de huidige situatie de aanleiding is om in het decreet over de organisatie van het personenvervoer, met name in het decreet Basismobiliteit, de taxiwetgeving te moderniseren en een samenwerkingsakkoord met het Brussels Gewest mogelijk te maken. Gezien de gewestoverschrijdende materie is er in de interministeriële conferentie voor Mobiliteit beslist om deze problematiek aan te pakken. De volgende maatregelen zullen op initiatief van de federale minister van Mobiliteit tegen einde dit jaar worden uitgewerkt. Het gaat daarbij om de creatie van een specifieke kentekenplaat, de afsluiting van een samenwerkingsakkoord voor de optimalisering en de coördinatie van de controles, en de harmonisering van de bepalingen met betrekking tot de taxidiensten en de diensten voor de verhuring. De beslissingen van deze werkgroep zullen worden verwerkt in de toekomstige uitvoeringsbesluiten van het decreet Basismobiliteit, dit om een goede regeling te waarborgen. Hiervoor zullen trouwens de nodige contacten worden gelegd met het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

De voorzitter : De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz : Ik dank de minister voor zijn antwoord. Ik ben verheugd dat er gewerkt wordt aan een samenwerkingsakkoord. We zullen nooit alle incidenten kunnen uitsluiten. Een aantal chauffeurs, zowel uit Brussel als uit de Rand, opereert niet altijd te goeder trouw. Dat zou echter de verstandhouding op beleidsmatig vlak niet mogen hypothekeren. U zegt dat er geen juridisch verband is tussen de situatie in Zaventem en Brussel. De minister-president was daar wel erg kregelig over. Ik hoop dat die zaken politiek kunnen worden geregeld, misschien via een meer waterdicht juridisch systeem.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk De Cock tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mirabrug tussen Waasmunster en Hamme

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer De Cock tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de Mirabrug tussen Waasmunster en Hamme.

De heer De Cock heeft het woord.

De heer Dirk De Cock : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, dames en heren, we hebben het hier al eens over de Mirabrug gehad. Ik herinner me dat de minister toen met een beetje heimwee naar de film refereerde, waarin Willeke Van Amelrooy zich van haar beste kant liet zien. Uiteraard gaat mijn vraag over de brug zelf, maar zoals Bredero zei : 'Het schone van natuur passeert alle const'.

Op 25 januari 2001 stelde ik u in de commissie een vraag om uitleg over de Mirabrug tussen Waasmunster en Hamme. U antwoordde daarop : 'Het bijzonder bestek voorziet in een uitvoeringstermijn van 250 werkdagen, zodat de werken bij normale omstandigheden beëindigd zullen zijn in de tweede helft van 2002. De laagste regelmatige inschrijver was de firma NV Herbosch-Kiere met een bedrag van 83.254.995 frank. De aanneming valt integraal ten laste van het ministerie van de Vlaamse Gemeenschap, administratie Waterwegen en Zeewezen'.

Op 11 juni verscheen in de streekpers van het Waasland het bericht dat de werken nog steeds niet zijn begonnen. Naar verluidt zouden er zich problemen voordoen omdat de bestaande constructie veel zwaarder en moeilijker verwijderbaar is dan oorspronkelijk gedacht. In een interview zegt de heer Paul Van Reeth, projectingenieur van de dienst Zeeschelde : 'Oorspronkelijk had de brug een houten vloer. Toen die was versleten, werden de landhoofden tot aan de onderste liggers volgegoten met beton. Het gewicht daarvan werd geschat op honderd ton, maar nu blijkt dat 250 ton te

zijn. Om die elementen te hijsen, is een kraan van 500 ton nodig. Daarom zullen we aan de diensten voor Monumenten en Landschappen vragen of we het beton mogen uitschieten. Het herstellen van de brug met een houten vloer zou het monument volledig in zijn originele staat terugbrengen. De aannemer is ook verplicht bij de renovatie klinknagels te gebruiken in plaats van schroeven'.

Bevestigt de minister de berichtgeving dat de werken aan de Mirabrug nog niet zijn begonnen ? Wat zijn eventueel de problemen die zich voordoen ? Kunt u de uitleg van de projectingenieur bevestigen ? Gaan die problemen gepaard met een meerkost ? Is hiermee rekening gehouden binnen de voorziene begroting van 83 miljoen frank ? Brengen die problemen de uitvoeringstermijn van 250 werkdagen in het gedrang ? Zullen de werken nog steeds beëindigd worden in de tweede helft van 2002 ?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Het bevel tot aanvang van de werken werd gegeven aan de aannemer, namelijk de firma Herbosch-Kiere, op 2 april 2001. Vooral de werken ter plaatse effectief kunnen starten, moet de aannemer een groot aantal voorbereidende werkzaamheden uitvoeren. Ik denk onder meer aan de inrichting van de werf, het uitvoeren van opmetingen en van de nodige berekeningen, het opmaken en laten goedkeuren van het detail- en uitvoeringsplan. Tot uitvoering van deze voorbereidende werkzaamheden werden reeds enkele werfvergaderingen gehouden met de hoofd- en onderaannemer die zullen instaan voor de bouw van het metalen middengedeelte.

Alhoewel er ter plaatse nog weinig activiteit is vast te stellen, zijn de werken wel degelijk in uitvoering. De aannemer heeft vastgesteld dat het gewicht van de vaste bruggedeelten zwaarder uitvalt dan was ingeschat, zodat een andere uitvoeringsmethode moet worden gekozen. Dit is volledig ten laste van de aannemer en heeft geen gevolg voor de opdrachtgever. Voor het ogenblik is er nog geen enkele reden om aan te nemen dat de voorziene uitvoeringstermijn ontoereikend zou zijn. U verwijst ook naar het overleg met de dienst Monumenten en Landschappen. Dan ben ik altijd op mijn hoede wat betreft de uitvoeringstermijnen.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot de heer Steve Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen rond het onderhoud van de Gentse Hermelijntrams

De voorzitter : Aan de orde is de vraag om uitleg van de heer Roegiers tot de heer Stevaert, minister vice-president van de Vlaamse regering, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken en Energie, over de problemen rond het onderhoud van de Gentse Hermelijntrams.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers : Mevrouw de voorzitter, mijnheer de minister, uit recente krantenberichten blijkt dat de Gentse Hermelijntrams te lang aan de kant blijven staan. Op 11 juni jongstleden bijvoorbeeld bleken maar vier van de twaalf tramstellen te kunnen uitrijden. Dat heeft geduurd tot 19 juni. De voornaamste reden blijkt het gebrek aan voldoende onderhoudspersoneel. Ik heb gisteren vernomen dat het aantal uitgereden tramstellen ondertussen is opgetrokken tot acht. Dat betekent dat nog steeds een derde stilstaat.

De tramstellen blijken liefst viermaal vlugger dan was gedacht een grote onderhoudsbeurt nodig te hebben, wat natuurlijk ook meer mankracht vergt. Oorspronkelijk was er in een grote onderhoudsbeurt voorzien om de 20.000 kilometer. Nu blijkt dat nodig te zijn om de 5.000 kilometer. Omdat er te weinig mankracht is, reden er vorige week te weinig tramstellen uit. Naast de zes trams die op een onderhoudsbeurt wachtten, waren er daarbovenop twee andere trams betrokken bij een ongeval. Dat veroorzaakte een chaos omdat de verouderde en veel kleinere PCC-tramstellen werden ingezet.

De problemen met de Hermelijn houden klaarblijkelijk niet op. Toch is de reactie van de reizigers ongemeen positief en wordt de nieuwe tram als comfortabel en gebruiksvriendelijk ervaren. Om enerzijds de tevredenheid van de Gentse openbaarvervoerreizigers te bewaren en anderzijds de voortdurende problemen met de Hermelijntrams te vermijden, moeten er maatregelen worden genomen.

Is het gebrek aan onderhoudspersoneel structureel? Worden er maatregelen genomen om dit euvel te vermijden? Welke maatregelen zullen er worden

genomen om de hinder voor de reizigers tot een minimum te beperken? Welke timing wordt er vooropgesteld voor het herinzetten van de andere stellen? Zullen de problemen inzake het onderhoud dan van de baan zijn?

De voorzitter : Minister Stevaert heeft het woord.

Minister Steve Stevaert : Mevrouw de voorzitter, dames en heren, er is geen structureel gebrek aan mankracht, wel een tijdelijk tekort ten gevolge van ontslagneming en pensionering. De procedure tot aanwerving van personeel is gestart, met inbegrip van compenserende aanwervingen voor personeelsleden die binnenkort gepensioneerd worden.

Het klopt dat er twaalf Hermelijntrams zijn, waarvan er momenteel acht rijden. Drie andere zullen volgende week opnieuw in dienst worden genomen. De twaalfde tram zal nog een tijd binnen blijven omdat die zwaar gehavend is na een ongeval. Dat betekent dat er volgende week weer elf van de twaalf trams zullen rijden.

De voorzitter : De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers : Mijnheer de minister, het is goed nieuws dat er volgende week weer elf stellen zullen rijden. Het onderhoud moet echter om de 5.000 kilometer gebeuren. Worden er structurele maatregelen genomen om meer personeel in dienst te nemen?

Minister Steve Stevaert : Ik zal me niet uitspreken over het in dienst nemen van meer personeel. Het is niet omdat er meer onderhoud nodig is, dat er daarvoor meer personeel moet zijn. Het kan natuurlijk niet dat trams niet rijden omdat er niet genoeg personeel is. De verhouding moet correct zijn.

Verder worden er in november twee nieuwe tramstellen geleverd. Ik wil benadrukken dat de reizigers erg tevreden zijn over de Hermelijn. De implementatie van een nieuwe tram lijkt eenvoudig, maar vraagt de reorganisatie van een heel aantal zaken. Naar men mij zegt, zal men erin slagen om de trams operationeel te houden met het nodige personeel.

De voorzitter : Het incident is gesloten.

– *Het incident wordt gesloten om 10.57 uur.*