

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C219 – OPE19**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 mei 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van het overlastboetesysteem en het niet innen van uitgeschreven boetes	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schrappen van 150 extra treinen tijdens de zomervakantie	6
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens	9
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over besparingen bij De Lijn	12
Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet overdragen van het beheer van de provinciewegen	15
BIJLAGEN	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens	20

■

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Penris**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van het overlastboetesysteem en het niet innen van uitgeschreven boetes**

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, in februari 2007 heeft de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn een nieuw overlastboetesysteem in het leven geroepen. Deze nieuwe regeling maakt deel uit van het veiligheidsplan van De Lijn.

Het boetesysteem is in twee categorieën opgedeeld. De administratieve boetes, die van 75 euro tot 150 variëren, gelden voor overtredingen als zwartrijden, verbale agressie, het achterlaten van zwerfvuil, roken en het bevuilden van de infrastructuur. De tweede categorie betreft inbreuken van passagiers die andere passagiers of het personeel van De Lijn in gevaar brengen. Het gaat om beschadigingen en om inbreuken op de veiligheidsvoorschriften. Deze boetes kunnen al snel tot 500 euro oplopen.

Uit de evaluatie van de cijfers blijkt dat 93 percent van de overlastboetes naar zwartrijders gaat. Het aantal zwartrijders blijkt trouwens elk jaar toe te nemen. We kunnen dat afleiden uit de vragen om uitleg die andere Vlaamse volksvertegenwoordigers daarover hebben gesteld. In 2007 zijn 32.446 processen-verbaal voor zwartrijden uitgeschreven. In 2008 is het aantal processen-verbaal voor zwartrijden tot 46.206 gestegen. Dat is een stijging met 30 percent. Die toename kan worden verklaard door de aanwerving van 82 controleurs. Die aanwerving maakt deel uit van het veiligheidsplan dat na de moord op buschauffeur Guido Demoor is ingevoerd.

Jaar na jaar blijkt dat ongeveer de helft van de uitgeschreven boetes voor zwartrijden niet wordt geïnd. Dit heeft verschillende oorzaken. In het verleden werd voor de niet-geïnde boetes weinig actie ondernomen. Hiervoor moest immers het gerecht worden ingeschakeld. In 2005 zijn de inbreuken tegen de reizigerscode uit het strafrecht gehaald. Hierdoor kan De Lijn zelf de boetes innen. Dit betekent dat De Lijn niet langer het gerecht moet inschakelen voor overtreders die niet betalen. Dit gebeurde in de praktijk trouwens niet. Sindsdien schakelt De Lijn een deurwaarder in. Die deurwaarder moet instaan voor de inning van de nog niet geïnde boetes.

Minister, hoe evalueert u de werking van het overlastboetesysteem? Was een bijsturing, gezien het feit dat 93 percent van de overtreders zwartrijders zijn, volgens u noodzakelijk? Op welke wijze worden de controleurs ingezet? Worden ze ingezet op bus- of tramlijnen waarop overvloedig zwartrijden is vastgesteld? We zijn ondertussen 5 jaar verder. Waarom is er sinds 2005 nog geen gevoelige vooruitgang van de ontvangsten van uitgeschreven processen-verbaal vastgesteld? Op welke manier wordt bij de inning van boetes met deurwaarders gewerkt? Welke maatregelen wilt u nemen om het zwartrijden verder te bestrijden en om meer boetes te kunnen innen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, het boetesysteem is op twee manieren bijgestuurd.

Sinds 1 februari 2005 wordt het gerecht niet langer ingeschakeld om wanbetalers te vervolgen. De Lijn schakelt hiervoor een deurwaarder in. Het toeslagsysteem is in een boetesysteem omgezet. Deze bijsturing heeft een aantal positieve effecten gehad.

De gerechtelijke procedures leidden tot de seponering van bijzonder veel boetes. In het huidige systeem worden de boetes van wanbetalers voor invordering aan een gerechtsdeurwaarder overgemaakt. De kosten zijn gedrukt en de inkomsten zijn verhoogd. Voor 1 februari 2005 kon De Lijn de toeslag recupereren. De inschakeling van een advocaat voor de burgerlijkepartijstelling zorgde er echter voor dat de kosten vaak hoger dan de opbrengsten waren. Dat is niet aangenaam. Bovendien worden de geïnde boetes sinds de goedkeuring van

het veiligheidsplan in juni 2006 opnieuw in het veiligheidsplan geïnvesteerd. Vroeger kwamen die inkomsten gewoon bij de algemene middelen terecht.

De tweede bijsturing dateert van april 2007. Er zijn nu twee types van inbreuken. Voordien was er slechts één type van inbreuk. Sindsdien gebruiken we voor alle administratieve boetes de term overlastboetes. Die bijsturing heeft een aantal positieve effecten gehad.

De bijsturingen zijn maatregelen om een veilig openbaar vervoer te garanderen. Dit zijn noodzakelijke voorwaarden om een kwaliteitsvol openbaar vervoer aan te bieden. Dit staat in het veiligheidsplan, dat hier eerder vandaag al uitgebreid aan bod is gekomen. Om de veiligheid en het veiligheidsgevoel te verzekeren, wordt de overlast aangepakt. We hebben daarnet hierover al een uitgebreide uiteenzetting gekregen.

Het boetesysteem is aangepast. De vaststelling dat slechts een beperkt aantal echte overlastboetes wordt uitgeschreven, betekent niet dat er geen nood aan bijsturing was. Er worden slechts weinig echte overlastboetes uitgeschreven omdat de meeste reizigers zich gelukkig gedragen zoals het hoort. De bijsturing was wel noodzakelijk om die enkele mensen die zich al eens misdragen en de sfeer verpesten voor de andere reizigers en de chauffeur, een duidelijk signaal te geven en dat ook aan te pakken.

De cijfers van 2009 geven aan dat het aantal zwartrijders met 12 procent is gedaald, en dat het aantal pv's voor asociaal gedrag ook met 7 procent is gedaald. Ik of De Lijn – ik weet niet meer wie het is geweest – hebben daar recent over gecommuniceerd. Mevrouw Van den Eynde, ik ben voorzichtig in mijn conclusie. Het zou kunnen dat de daling van het aantal pv's voor asociaal gedrag een effect is van het beleid tegen agressie en vandalisme in het kader van dat veiligheidsplan. Mijnheer Keulen, het lijkt me goed dat dit veiligheidsplan uitgebreid is toegelicht. Toen de heer Roegiers de vraag stelde, vond ik dat we hier toch eens de gelegenheid moesten geven om te beluisteren waarmee men elke dag bezig is. Het zou dus kunnen dat dit het effect ervan is. Ik durf daar nog geen definitieve uitspraken over te doen. U mag me dat niet kwalijk nemen. Dit is nog te jong om nu al victorie te kraaien. We weten het nog niet, maar het toont wel aan dat we niet slecht werken.

Dan was er de vraag op welke manier die controleurs worden ingezet. Die controles gebeuren op alle lijnen, maar daarnaast wordt het controlepersoneel ook gericht ingezet, op basis van fraudecijfers. Men kijkt dus waar het meest wordt gefraudeerd, en op die knelpunten wordt extra gecontroleerd.

Wat de pv's betreft, sinds 2005 hoeft De Lijn niet per se het gerecht in te schakelen voor overtreders die niet betalen. Die gerechtelijke procedure had tot gevolg dat veel boetes werden geseponneerd. In het huidige systeem gaan, zoals net werd uitgelegd, alle dossiers van wanbetalers naar de gerechtsdeurwaarder voor verdere invordering. De overtreders zijn niet altijd financieel vermogend. Ik had het daar bij de aanvang van de commissievergadering nog eens over met de heer Kesteloot. Er zijn toch een pak problematische inningen. Er zijn ook heel veel inningen bij mensen die zich momenteel in een situatie van collectieve schuldbemiddeling bevinden. De Lijn schakelt zich dan ook heel loyaal in in die procedure, wat de terugbetaling betreft. Dat is evident. Men kan ook niet anders. Er zijn nieuwe statistieken over die betalingen. Als dat mag, kan ik ze als bijlage laten bijvoegen. Een aantal dossiers slepen al aan sinds 2005. Nu nog komen die betalingen mondjesmaat binnen. Dat kan een deel van de verklaring vormen. In sommige dossiers duurt het zelfs enkele jaren alvorens er zelfs maar een gedeeltelijke betaling komt.

Sinds 2005 zijn de cijfers met betrekking tot de pv's en de ontvangsten van die pv's stabiel. In die procedures kan De Lijn geen verdere stappen meer zetten, aangezien ze werden overgedragen aan de gerechtsdeurwaarder, die dan zorgt voor de verdere invordering.

Hoe werkt dat bij die deurwaarders? Ter zake wordt een administratieve procedure gevolgd. Sommigen zullen het systeem kennen. Eerst is er een aanmaning tot betaling. Vervolgens gaat men langs om te bekijken of een recuperatie daadwerkelijk mogelijk is. De procedure die

de Vlaamse Regering heeft voorgeschreven, voorziet niet meer in een invordering via het gerecht. De Vlaamse Vervoermaatschappij is immers, zoals u wellicht weet, gemachtigd om zelf dwangbevelen uit te vaardigen en uitvoerbaar te verklaren. Dat is zeer goed. Die worden dan ook betekend bij deurwaardersexploot.

Wat de maatregelen qua zwartrijden betreft, wil ik voor een deel verwijzen naar de uiteenzetting die we vorige week en ook deze namiddag hebben gekregen. Dat is immers een van de actiepunten. Er is de zichtbare aanwezigheid van controlepersoneel op de voertuigen. Dat heeft op zich al een ontradend effect. Ook het vooraan instappen heeft een duidelijk effect, dat meteen te merken was in de cijfers die we hebben gekregen. Dan kijk ik in de richting van de heer Watteeuw.

De heer Filip Watteeuw: Overal?

Minister Hilde Crevits: Ja, eigenlijk wel. Het stond uitgebreid in het persbericht. De effecten waren toch meteen merkbaar. Uiteraard moeten we ook hier naar de duurzaamheid kijken. Ik wil hier niet opnieuw een discussie tussen de regio's over de vraag wie het goed doet en wie er last mee heeft. Het lijkt me ook noodzakelijk dat in verdere sensibiliseringsacties wordt voorzien. Sinds maart loopt de hoffelijkheidscampagne van De Lijn. Het hebben van een geldig vervoerbewijs is daarin ook mee opgenomen.

Tot slot moet het gemakkelijker worden gemaakt om een ticket te verkrijgen. Daaraan wordt momenteel ook gewerkt. We hebben daar al een discussie over gehad in deze commissie. Er werd hier ook gevraagd of dat sms-ticket niet kan worden uitgebreid. Die gesprekken lopen nog. Dat is perfect mogelijk. Misschien komt dat er straks. Het gemakkelijker maken om aan een ticket te geraken, ontmoedigt misschien ook deels het zwartrijden.

Ik heb net vernomen dat er binnenkort een mobiele Lijnwinkel zal worden opgestart. Misschien kan die achter de zwartrijders aan rijden. *(Gelach)*

Neen, zo drastisch zal het niet zijn, maar er wordt volop geïnvesteerd in het verminderen van die cijfers over het zwartrijden. Op mijn kabinet krijg ik bijzonder veel e-mails binnen van mensen die een zwartrijder signaleren. Dat wordt allemaal mooi doorgegeven aan De Lijn, die wellicht probeert dat dan op te volgen. We zien echter duidelijk dat er knelpuntlijnen zijn waarop wellicht meer zwartrijders zijn dan op andere. Het is onze taak om dat gericht te controleren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het is inderdaad goed dat De Lijn zo sterk heeft ingezet op het veiligheidsplan. Onze fractie heeft daar ook altijd heel sterk achter gestaan. De moord op Guido Demoor heeft ook bewezen dat dit noodzakelijk was.

Het boetesysteem en de zwartrijders moeten we goed blijven opvolgen. Ik vraag me af of het bijvoorbeeld niet mogelijk is om via het sms-systeem een deel van de zwartrijders te onderscheppen en ze onmiddellijk te laten betalen via sms. Ik kan me immers nog maar weinig mensen voorstellen die zonder gsm op zak het openbaar vervoer nemen of op straat rondlopen. Bijna iedereen heeft een gsm, en dan denk ik dat we een aantal mensen onmiddellijk kunnen dwingen om via sms een ticket aan te kopen. Misschien wordt het boetesysteem daardoor wat gewijzigd, maar op die manier wordt iedereen wel gedwongen om een ticket te kopen. Ook een deel van de minder gegoede mensen zal op die manier wel betalen voor een rit met het openbaar vervoer.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het schrappen van 150 extra treinen tijdens de zomervakantie

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, op 15 april 2010 konden we onder meer in Het Belang van Limburg, maar ook in andere media, lezen dat de NMBS beslist heeft om, naast de 280 treinen die men elk jaar tijdens de zomervakantie schrapt, daar dit jaar nog eens 150 treinen bovenop te doen. Het gaat dan meer bepaald om de trajecten Gent-Lokeren, Antwerpen-Gent, Burst-Aalst, Brussel-Luxemburg en Antwerpen-Brussel.

Volgens de NMBS is het een tijdelijke maatregel die alleen in de zomer geldt, een maatregel die past in het optimaal inzetten van middelen, zowel van treinen als van mensen. Na een analyse van de NMBS blijkt dat er op de betreffende treinen soms amper vijf of zes passagiers zitten. De reizigersvereniging TreinTramBus is het daar niet mee eens en stelt dat het gaat om treinen van 100 tot 200 passagiers. We kennen het verhaal van betogingen: de organisatoren tellen altijd zoveel aanwezigen, en de politie meestal maar de helft. Hier gaat men duidelijk nog naar andere verhoudingen.

Als reactie op de berichten die de NMBS krijgt op de schrapping van extra treinen, argumenteert de NBMS dat "de aanpassingen die we doen, veel beperkter zijn dan de maatregelen die de andere nationale en regionale vervoersmaatschappijen doorvoeren. Zij laten hun aanbod met 20 percent afnemen." Van je vrienden en collega's moet je het soms hebben, minister.

In Het Nieuwsblad van 15 april 2010 stond ook dat de NMBS de extra treinen schrapt om het automatische stopsysteem versneld te kunnen invoeren. De installatie van het stopsysteem zou door de noodlijdende NMBS misbruikt worden om besparingen door te voeren.

Minister, is er in verband met de schrapping van treinen overleg geweest met De Lijn, om te voorzien in alternatieven voor de reizigers? Worden er extra bussen ingelegd op de trajecten waar de NMBS treinen schrapt? Zo ja, hoe wordt dat aan de reizigers meegedeeld? Is er overleg geweest met de betrokken gemeentebesturen om toch te voorzien in basismobiliteit? Weet u of de NMBS nog meer schrappingen plant in andere provincies? Zo ja, kan De Lijn dan de basismobiliteit garanderen en voorziet De Lijn zo mogelijk in alternatieven voor de reizigers? Wat zijn uw bevindingen in verband met het feit dat de NMBS het schrappen van 150 extra treinen vergoelijk en beargumenteert door een vergelijking te maken met de andere vervoersmaatschappijen?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, minister, collega's, ik wil de vragen van de heer Keulen absoluut ondersteunen. Hij legt terecht een verband tussen de besparingen door de NMBS en de besparingen door De Lijn, om verschillende redenen. Ik stel ten eerste vast dat het openbaar vervoer zowel op federaal niveau als op Vlaams niveau in een rationalisatielogica wordt gedwongen, terwijl we op dit moment net meer zouden moeten investeren in het openbaar vervoer.

Ten tweede is er sowieso een nieuwe situatie ontstaan inzake het aanbod van openbaar vervoer. En dus is het logisch dat de betrokkenen – De Lijn en de NMBS – de situatie opnieuw bekijken en hun aanbod eventueel aanpassen. In die zin is mijn voornaamste vraag: op welke manier heeft De Lijn deze nieuwe situatie ingecalculeerd? In hoeverre heeft De Lijn het aanbod en de dienstregelingen aangepast aan deze nieuwe situatie?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, collega's, ik wil mij aansluiten bij de vorige vraagstellers. Ik heb zelf een schriftelijke vraag lopende over dit onderwerp. Bij het opzoekwerk daarvoor ben ik gestoten op een verslag van een commissievergadering van 2007, waarin de vorige minister duidelijk heeft gezegd dat, als er een nieuwe dienstregeling

komt, onder andere bij de NMBS, een samenwerking en een duidelijke afspraak, onder andere met De Lijn, absoluut nodig zijn. Zij heeft toen gezegd dat zo'n overleg dan mogelijk is binnen de openbaarvervoerscommissie.

In de beheersovereenkomst van de NMBS staat dan weer duidelijk dat er een overleg moet zijn in het oriëntatiecomité. Dan gaat het eigenlijk niet eens over uitwisseling van dienstregelingen en informatie daarover, maar over een permanente, verplichte coördinatie. Vooral dat laatste woord is zeer belangrijk. Als er hier en daar een trein wegvalt, moet er inderdaad door coördinatie en overleg een ander vervoersmiddel ingeschakeld worden.

Minister, is er inderdaad overleg geweest, met De Lijn, met de Vlaamse Vervoermaatschappij of met de Vlaamse Regering? Zo ja, welke afspraken werden er gemaakt? Zo neen, wordt er nog een overleg gepland?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, dit is een bijzonder interessante vraag van de heer Keulen. Minister, dat doet me eraan denken dat ik u zelf een paar weken geleden heb gevraagd of en in welke mate de besparingsmaatregelen van De Lijn waren doorgenomen met alle steden en gemeenten. U zou toen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) contact opnemen. U had daar zelf ook wel wat vragen over. In de marge hiervan zou ik u die vraag nog eens willen stellen.

Mijnheer Keulen, ik hoop dat uw pleidooi hier ook een pleidooi is om niet te raken aan de basismobiliteit. U weet dat er al een paar keer discussie is geweest tussen ons en de collega's van Open Vld. Ik neem aan dat deze vraag een absoluut pleidooi is om daar niet aan te raken. Als dat zo is, dan verheugt me dat zeer.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, alle vragen zijn natuurlijk interessant. Op de vraag of er een groot structureel overleg is geweest, is het antwoord nee. Ik zal trachten wat duidelijkheid te verschaffen. Ik heb net even overlegd met de heer Kesteloot. Het overleg waar mevrouw De Wit naar verwijst, gaat over het aanpassen van de dienstregelingen op het einde van het jaar. Het gaat om de planning voor het volgende jaar. Daarover wordt bilateraal overleg gepleegd. Dat wordt wederzijds besproken. In die zin voldoet men wederzijds aan de beheersovereenkomst.

In feite is De Lijn in geen enkel opzicht een concurrent van de NMBS. Dat is ook niet de bedoeling. We hebben dat hier al vaak gesteld. De Lijn doet het voor- en natransport, en zorgt ervoor dat de passagiers van het station op de plaats raken waar ze moeten zijn. Van alle doorgevoerde schrappingen, is er één aanpassing die een invloed heeft op de lijnvoering van De Lijn, namelijk de verbinding Aalst-Burst. De treinreizigers worden in dat geval door de NMBS naar de bestaande busverbinding van De Lijn verwezen. De Lijn en de NMBS zijn in gesprek om een financiële afspraak uit te werken, zodat treinkaarthouders op de bus zouden mogen. De Lijn heeft geen extra bussen ingelegd. Men gaat er immers van uit dat dat kan worden opgevangen binnen het bestaande aanbod. Indien er problemen zijn, zal dat uiteraard gemeld worden. Bij de andere treinaanpassingen lopen er geen lijnen langs van De Lijn. Men kan niet plots nieuwe lijnen beginnen uitvinden. In die zin zijn er geen extra aanpassingen nodig, behalve in dat ene geval. Er is wel een screening gebeurd om te zien waar er problemen zouden kunnen zijn.

Het overleg loopt. Ik heb dat ook al gesteld. Het is evident dat De Lijn daarover geen overleg gepleegd heeft met de gemeentebesturen. Het gaat immers totaal niet over aanpassingen bij De Lijn. Een paar weken geleden is hier een nogal heftig debat geweest over de aanpak. Ik heb dan zelf ook een discussie gehad met De Lijn. Soms gaat het om kleine aanpassingen, waarbij de regeltjes gevolgd moeten worden. Hier werd dan gezegd dat dergelijke zaken

allemaal leiden tot grote aanpassingen, die allemaal besproken moeten worden bij de openbaarvervoerscommissie.

Wat voor mij echter nog veel belangrijker is dan te weten in welke commissie iets wordt besproken, is de vraag of er een bilateraal contact face to face is. Ik heb al laten weten dat ik niet graag heb dat De Lijn een brief stuurt naar een gemeentebestuur over een kleine aanpassing, dan vraagt de schriftelijke bedenkingen te bezorgen, die dan meegenomen worden naar de openbaarvervoerscommissie. Het is veel eleganter te bellen of zelf langs te gaan om de zaak te bespreken. Er zijn toch goede contacten met de gemeentebesturen.

Wat Gent betreft, heb ik gisteren toevallig de directeur gezien. Ik heb hem gevraagd hoe het verlopen was in Gent. Hij reageerde nogal heftig. Hij zei dat hij persoonlijk bezoeken had gebracht en gesprekken had gevoerd vooraleer de zaak schriftelijk werd gebracht op de openbaarvervoerscommissie. Ik heb hem gevraagd me dat allemaal eens te bevestigen. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

Hij zat nogal op zijn paard, of hoe moet ik dat zeggen. Er waren geen paarden. En sinds het ongeval van minister-president Peeters ben ik bang om zoiets te zeggen. Ik voelde dat zijn emotie heel oprecht was. We moeten dat eens uitklaren. Vorige vrijdag heb ik, naar aanleiding van de aanstelling van de heer Kesteloot, een vrij lang gesprek gehad. Ik heb toen gezegd dat ik de contacten vrij belangrijk vind en dat, als er wijzigingen zijn in de dienstregeling, de zaak persoonlijk wordt besproken, zeker in tijden dat er in het aanbod wordt geschrapt. Wat mij betreft, mag dat informeel gebeuren. Laten we de regels volgen, maar laten we ook trachten om dat elk in zijn provincie met de nodige tact te doen. Ik heb de verzekering gekregen dat dat zo is opgevolgd. De heer Kesteloot vond dat eigenlijk ook. Hij mag me tegenspreken. Hij ging ervan uit dat dat zo gebeurde. Dat moet in de raad van directeuren nog eens worden uitgeklaard.

Ik heb een brief gekregen van Gent, waarin stond dat de zaak niet met hen was besproken. In die zin vind ik het belangrijk dat het wordt uitgeklaard. Ik moet wel zeggen dat de reactie gisteren vrij sterk was. Uiteraard heb ik geen time table gevraagd om te weten wat er eerst was: de brief of het gesprek. Ik wist dat ik die man daar ging zien. Het was veeleer een informeel gesprek. *(Opmerkingen van de heer Filip Watteeuw)*

Mijnheer Watteeuw, ik heb gezegd welk gevoel ik gisteren had. Ik heb gevraagd dat uit te klaren. We moeten niets laten escaleren. Ik denk dat iedereen het oprecht goed meent. Zeker de directeurs proberen het openbaar vervoer zo veel mogelijk te promoten. Over de aanpassingen van het aanbod volgt straks nog een vraag van de heer Keulen. Als er in het aanbod wordt gesnoeid, dan gebeurt dat op basis van de extreem lage bezetting. Er wordt trouwens gevraagd naar een meer vraaggestuurd aanbod. Het is niet zo dat in het wilde weg wordt geschrapt.

Ik denk trouwens dat ik al een vraag heb gekregen over een aanpassing waarbij de nachtram niet meer uitreed. Ik kon zelfs de heer Martens overtuigen dat het een goede aanpassing was omdat er in de plaats een bus is gekomen die veel kleiner is. Dat is een heel logische conclusie, hoewel de vraag aanvankelijk vrij cassant werd gesteld, zeggende: u gaat toch niet minder trams laten rijden?

De voorzitter: Minister, dit is geen praatbarak. Blijf alstublieft zo concreet mogelijk antwoorden. U wijkt uit, u wijkt af, dan komt er weer iemand tussen en dan begint u een nieuw betoog. De heer Keulen heeft gerichte vragen gesteld en wij verwachten daar gerichte antwoorden op.

Minister Hilde Crevits: Ik was aan het antwoorden op een vrij punctuele vraag van de heer Roegiers, die te maken had met het overleg met de gemeenten, maar waar ik inderdaad te lang over heb uitgeweid.

Mijnheer Keulen, ik heb geen weet van andere maatregelen die in het verschiet zouden liggen. De doorgevoerde wijzigingen hebben geen invloed op de lijnvoering van De Lijn en de basismobiliteit zoals die door De Lijn wordt verzorgd, namelijk het voor- en natransport vanaf de stations tot de plaatsen waar mensen moeten zijn.

U vraagt wat ik ervan vind dat men het schrappen van treinen vergoelijkt door te vergelijken met andere vervoersmaatschappijen. Ik laat dat volledig voor de rekening van de mensen die die uitspraken hebben gedaan. Ik was er ook niet bij wanneer ze werden gedaan. Ik vind het niet opportuun om daar enige commentaar op te leveren. Ik heb mijn handen vol om, samen met alle mensen die het goed met De Lijn menen, dat bedrijf te laten draaien.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Soms is geen commentaar geven veelzeggender dan zich uitputten in alle mogelijke verontwaardigingen.

Ik onthoud dat er geen vervangend aanbod van De Lijn komt. Ik stel dat gewoon vast, punt uit. Ik onthoud ook dat als men bij de NMBS dergelijke serieuze schrappingen doorvoert, men dat niet communiceert aan de andere aanbieders van openbaar vervoer, al was het maar ter kennisgeving. Met wat u hier zegt, kunnen we ook op andere niveaus politiek bedrijven. Dat is belangrijk om mee te nemen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, u zegt dat er alleen maar een impact is wat betreft de lijn Burst-Aalst. Ik twijfel daar wat aan. Op de lijn Gent-Lokeren worden een aantal treinen afgeschaft. Ik meen ook te weten dat op de buslijn Gent-Beervelde-Lokeren er een optimalisatie aan de gang of zelfs al doorgevoerd is, waardoor het aanbod zal verminderen. Je kunt dus niet zomaar zeggen dat het ene niets te maken heeft met het andere. Mensen die tussen Lokeren en Gent reizen, krijgen een verminderd aanbod, enerzijds via De Lijn, die de buslijn gaat optimaliseren, en anderzijds tussen de grote treinstations. Er is wel degelijk een verband tussen de twee. De Lijn zou daar toch op moeten inspelen.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Watteeuw, ik ken uiteraard niet al de lijnen van buiten.

De voorzitter. Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, begin april heeft federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe een afschaffing aangekondigd van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op 2x2-wegen. Hiermee wil hij, zegt hij zelf, aansluiten bij wat Europees gangbaar is.

Het huidige inhaalverbod werd doorgevoerd met een KB in 2007. Met dat KB werd een inhaalverbod ingevoerd dat van toepassing is op bestuurders van voertuigen en slepen gebruikt voor het vervoer van zaken met een maximale toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en dit buiten de bebouwde kom op de openbare wegen waarvan de rijbaan twee rijstroken in de gevolgde rijrichting omvat. In de praktijk moest men dus komen van een algemene inhaaltoelating naar een inhaalverbod met af en toe een inhaaltoelating. Met het huidige voorstel wil staatssecretaris Schouppe in feite terug naar de oude situatie van vóór 1 januari 2008. Een aanpassing op de wegcode is in eerste instantie natuurlijk een federale bevoegdheid, maar ik denk dat het Vlaamse Gewest als wegbeheerder hierin betrokken partij is.

Het is een publiek geheim dat het huidige inhaalverbod nooit voorwerp heeft uitgemaakt van specifieke controleacties van de federale politie. Maar een verbod afschaffen omdat het niet werd afgedwongen, kan natuurlijk nooit een argument zijn, zeker niet als dit onlosmakelijk verbonden is met verkeersveiligheid.

Minister, heeft staatssecretaris Schouppe hierover al overleg gepleegd met u of is er overleg geweest tussen de federale overheid en het Vlaamse Gewest? Heeft het Vlaamse Gewest een advies geformuleerd? Wat is het standpunt van het Vlaamse Gewest?

Ik ga ervan uit dat deze problematiek uitvoerig werd besproken in de federale commissie verkeersveiligheid, waarin ook het Vlaamse Gewest is vertegenwoordigd. Wat waren de bevindingen? Wat was het standpunt en het advies van deze commissie? Was er deze keer een sluitend besluit? Dat was er in 2009 niet. Wat waren de aanbevelingen?

Het is niet de eerste keer dat het inhaalverbod ter sprake komt in deze commissie. Naar aanleiding van een vraag van de heer Peumans in de commissievergadering van 15 februari 2008, werd een uitgebreide evaluatie aangekondigd van de maatregel van het KB van 2007. Wat zijn of waren de conclusies uit die evaluaties? Heeft het Vlaamse Gewest metingen uitgevoerd over het effect van het inhaalverbod en de inhaaltoelating? Werd bestudeerd wat het effect was op de verkeersveiligheid? Zijn we er zeker van dat we geen maatregel zouden afschaffen die zowel voor de autobestuurders als voor de verkeersveiligheid als positief kan worden geëvalueerd?

Staatssecretaris Schouppe heeft in de vergadering van de Kamercommissie van 19 februari 2010 benadrukt dat het helemaal niet de bedoeling was het inhaalverbod af te schaffen, wel integendeel. Hiermee laat hij uitschijnen dat het de bedoeling is om het inhaalverbod maximaal te blijven handhaven. Kunt u mij garanderen dat waar nu een inhaalverbod geldt, er ook in de toekomst een inhaalverbod zal gelden? Zal er dus een inhaalverbodsbord worden geplaatst?

De heer Schouppe heeft verklaard dat de datum waarop de opheffing van het algemeen inhaalverbod in werking treedt, afhangt van overleg met de gewesten. Hoe zal deze federale maatregel in de praktijk worden omgezet en wat is de timing? Is er al een raming van de kostprijs van deze operatie?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik sluit me aan bij de vraag van de heer Roegiers naar de conclusies van die aangekondigde evaluatie. Hebben die conclusies aanleiding gegeven tot de beslissing op het federale niveau van staatssecretaris Schouppe? Is er overleg geweest over die evaluatie en de conclusies?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: De vragen naar overleg, monitoring en evaluatie zijn zeer terecht. Ik ben eens gaan kijken naar de federale beleidsnota Mobiliteit. Die dateert van november 2009 – qua timing kan dat tellen. Daarin staat uitdrukkelijk dat de aanpassing van het wegverkeersreglement zal worden doorgevoerd na overleg met de gewesten. In de officiële documenten van de Vlaamse Regering heb ik daar niet meteen iets over teruggevonden. Ik ben zeer benieuwd of er overleg is geweest, minister, en zo ja, welk advies u hebt verleend.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Zeer interessante vragen, maar het antwoord zal nog interessanter zijn. Collega's, de staatssecretaris heeft het initiatief genomen om het inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op 2x2-wegen weer aan te passen. In dat kader heeft het Vlaamse Gewest midden april een adviesvraag ontvangen betreffende een aantal aanpassingen aan de wegcode, waaronder de afschaffing van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens en de terugkeer naar de vroegere situatie. Wij zijn bezig met de voorbereiding

van een antwoord op die adviesvraag. Dat advies gaat naar de Vlaamse Regering, wordt dan teruggestuurd naar de staatssecretaris en dan pas wordt er formeel beslist.

Mijnheer Roegiers, u doet een suggestie over de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV), waar het Vlaamse Gewest in zetelt. U hebt absoluut gelijk. De problematiek is aan bod gekomen in die commissie, maar er werd geen sluitend besluit bereikt in 2009. Sindsdien is dat niet meer afzonderlijk besproken in de commissie.

Ter voorbereiding van de bespreking in de plenaire vergadering van de FCVV werd de problematiek behandeld in de werkgroep met de mooie naam Zwaar Wegverkeer. Ik citeer de conclusies van de werkgroep: “De meerderheid van de bestuurders zwaar wegverkeer is voor het afschaffen van het algemeen inhaalverbod en de terugkeer naar de voorgaande reglementering. De reglementering kan enkel worden aangepast mits wegnemen en vervangen van de huidige signalisatie. De infrastructuurbeheerders bevoegd voor het aanbrengen van deze signalisatie vinden gezien de korte periode van huidige reglementering en recente aanpassingen de uitgaven hiervoor onverantwoord. De automobilistenbond kan zich enkel aansluiten bij de meerderheid indien de noodzakelijke signalisatie op de gevaarlijke locaties wordt ingesteld. De controlediensten pleiten voor een eenvoudige, duidelijke reglementering voor de handhaving en controle.”

Het besluit: “Aangezien de werkgroep zelf geen eenduidig, sluitend besluit en aanbeveling kan formuleren, vraagt de werkgroep aan de FCVV zich in algemeen overleg een oordeel te vormen om naar het beleid toe een gepast advies te formuleren.”

In de vergadering van de FCVV van 9 maart 2009, meer dan een jaar geleden, werden de bevindingen van de werkgroep Zwaar Wegverkeer betreffende het inhaalverbod voor vrachtwagens voorgelegd, zonder tot een eensluidend advies te komen. Een verslag van de betreffende vergadering is nooit ontvangen.

Op 9 december 2009 heeft de FCVV zich gebogen over een bespreking van de vereenvoudiging van de wegcode, inclusief het inhaalverbod voor vrachtwagens. Het Vlaamse Gewest heeft op deze vergadering opgemerkt dat de FCVV hierover geen standpunt had ingenomen. Dit is ook niet gebeurd op deze vergadering. Er zijn enkel technische bemerkingen gegeven. De FCVV is dus nooit tot een conclusie gekomen.

Staatssecretaris Schouppe heeft met dit initiatief de bedoeling om zich aan te sluiten bij wat Europees gangbaar is en ook bij wat het best gecontroleerd kan worden door de politie. Volgens hem is het beter algemeen toe te laten en specifiek te verbieden dan omgekeerd. Als de huidige situatie volledig wordt omgedraaid, wordt volgens Schouppe een grotere homogeniteit verkregen in vergelijking met het buitenland, want een algemeen inhaalverbod bestaat niet in de andere lidstaten van de EU. Maar dat wisten we al toen we het invoerden.

Doordat de eerste automatische camera's voor de handhaving van het inhaalverbod ondertussen geplaatst zijn, kunnen we sinds kort de controle op de overtredingen door de federale politie effectief op het terrein laten plaatsvinden. Het gaat om installaties die ook voorzien zijn voor de controle op de naleving van de tussenafstanden. U hebt het bericht in de media daarover wellicht ook gezien. Die middelen zijn vastgelegd in het kader van het handhavingsprogramma 2008. Wij hebben daarvoor gezorgd vanuit Vlaanderen. Deze installaties zijn standaard ook uitgerust met de benodigde software om het inhaalverbod voor vrachtwagens te handhaven. Het gaat hier over allerlei vormen van inhaalverbod, zoals het inhaalverbod bij neerslag of algemene inhaalverboden. Er zijn een aantal installaties operationeel; ik laat ze als bijlage bij het verslag voegen.

Aangezien de maatregel nog maar een beperkte periode van kracht is – sinds 1 januari 2008 – is het moeilijk om een wetenschappelijke evaluatie te maken, want beschikbaarheid van ongevalgegevens over een periode van 3 jaar na invoering van een maatregel wordt over het algemeen als een minimum beschouwd voor een geldige wetenschappelijke evaluatie. Bovendien moeten bepaalde versturende factoren in rekening worden gebracht, zoals de

werkzaamheden die op de trajecten hebben plaatsgevonden. Ook het verkrijgen van recente officiële ongevalcijfers blijft een knelpunt: de laatste ongevalcijfers van de Algemene directie Statistiek en Economische informatie (ADSEI) dateren van 2008, maar ze zijn nog niet officieel overgemaakt aan het Vlaamse Gewest. Dat is een pijnpunt.

Wat de vierde vraag betreft: om de huidige situatie inzake inhaalverbod volledig te kunnen omdraaien, is het nodig om mogelijk te maken dat ook onderborden met tijdsvensters onder de verbodsborden kunnen worden geplaatst. Zo kan inhalen worden toegelaten tijdens bepaalde rustigere tijdsvensters. Daartoe moeten dan de plaatsingsvoorwaarden worden aangepast, aangezien dit momenteel niet is toegestaan. Ik vraag me wel af of het met onderborden niet erg moeilijk zal worden om te weten wanneer het nu wel of niet mag.

De timing die de Vlaamse Regering voor de invoering van de huidige situatie vroeg, bedroeg 7 maanden. Deze tijd is nodig om de wijziging op het terrein overal te kunnen uitvoeren. Het gaat immers om een volledig omkering. De kostprijs van de operatie wordt momenteel geraamd in het kader van de beslissing die de Vlaamse Regering nog moet nemen – laat me duidelijk zijn: we moeten die nog nemen – over de lopende adviesvraag. Indien voor autosnelwegen het huidig algemeen inhaalverbod behouden blijft, vergt dit de plaatsing van erg veel borden: 750. Wanneer het huidige, in de tijd selectief inhaalverbod voor vrachtwagens ongewijzigd blijft, dan vergt dit de vervanging van een 250-tal verkeersborden. Het gaat dan over de huidige borden met deeltijdse inhaaltoelating die vervangen moeten worden door borden met deeltijds inhaalverbod.

Op dit ogenblik wordt dus bekeken wat het allemaal zal kosten en wat de praktische implicaties zijn. We nemen de nodige tijd om de vraag om advies te beantwoorden, en dat is aangewezen, vooral omdat de federale politie nooit een officieel advies heeft opgesteld.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank u voor het antwoord. Ik zal een en ander goed moeten nalezen, want het is allemaal wat moeilijk om te volgen. Dat is niet uw schuld, want het is een ingewikkelde materie. Ik onthoud in elk geval dat de Vlaamse Regering nog een standpunt moet bepalen naar aanleiding van een advies dat is gevraagd en ook dat de heer Schouppe misschien wel iets te voortvarend is geweest toen hij heeft aangekondigd dat hij de regeling zou omkeren. Ik kijk uit naar het advies. Tezeldertijd hoop ik dat we een evaluatie zullen maken van de maatregel die pas sinds januari 2008 is ingevoerd. Ik heb begrepen dat we beschikken over een aantal mogelijkheden om dat te doen. Laten we dat doen, zo luidt mijn advies. Laten we eerst de maatregel evalueren vooraleer we een advies uitwerken dat het verbod zou omzetten in een toelating.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over besparingen bij De Lijn

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over besparingen bij De Lijn en de pachters. De Lijn moet drastisch besparen, zo weten we sedert de opmaak van de begroting. In het regeerakkoord staan een aantal opvallende doelstellingen, zoals "We bereiken een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening" en "We verbeteren de ontsluiting van bedrijventerreinen onder meer door bedrijfsvervoersplannen."

Nu de besparingsplannen van De Lijn druppelsgewijs bekend raken in de media, blijkt dat vanaf 1 mei 2010 nieuwe dienstregelingen worden ingevoerd waarbij heel wat ritten afgeschaft worden. Ik heb het nu over mijn provincie, maar ik denk niet dat wij alleen staan.

Mevrouw Heidi Roubben, directeur van De Lijn Limburg, zegt bovendien in een artikel in Het Belang van Limburg, van 17 april 2010, het volgende: “Ons uitgangspunt: de chauffeurs en de klanten mochten zo min mogelijk geraakt worden. Bij De Lijn zelf worden er dan ook zeker geen chauffeurs ontslagen.”

Dit staat in schril contrast met de kritiek die nu de kop opsteekt. Regio's zullen geïsoleerd raken, De Lijn heeft geen oren naar bekommernissen van lokale overheden en de communicatie over de besparingsoperatie en het schrappen van ritten verloopt slecht. Ik geef een voorbeeld. De gemeente Kortesseem in Limburg is al geruime tijd vragende partij voor een buslijn Kortesseem-Genk. De gemeente wordt daarin bijgetreden door het ACV, dat klaagt over de bereikbaarheid van de tewerkstellingszones in Genk. Het antwoord van De Lijn is duidelijk, zo blijkt uit het krantenartikel: “Jammer genoeg behoort het uitbreiden van het aanbod op korte termijn niet tot de mogelijkheden (...) men wil een speciaal systeem uitwerken voor vervoer naar industrieterreinen.” Nochtans staat op de website van De Lijn de totaalkaart Mobiliteitsvisie 2020, en daarop is het traject Kortesseem-Genk aangeduid als “ontsluitende streeklijn”.

Ergst van al is dat De Lijn zijn besparingen lijkt af te wentelen op de onderaannemers. Het is een verhaal dat steeds meer de kop opsteekt. Het gaat over mensen die voor De Lijn ritten aanbieden. Busbedrijf Melotte uit Neerpelt heeft bijvoorbeeld al verschillende mensen moeten ontslaan wegens de besparingen bij De Lijn. Aangezien circa 50 percent van de taken van De Lijn in Limburg wordt uitbesteed aan busbedrijven in onderaanneming, dreigen nog meer ontslagen te vallen bij die onderaannemers ten gevolge van de besparingen bij De Lijn, die straks zelf, tot grote ergernis van de getroffen, misschien wil uitpakken met statistieken waaruit moet blijken dat De Lijn kon besparen zonder ontslagen. Dit is niet redelijk, zelfs bijna demagogisch.

Minister, hoeveel werknemers van onderaannemers van De Lijn zijn er sinds het inzetten van de besparingen bij De Lijn ontslagen ten gevolge van die besparingen? Hoe rijmt u die ontslagen met de uitspraken van mevrouw Roubben, die stelt dat er bij De Lijn geen chauffeurs ontslagen zullen worden?

Hoe rijmen de besparingsplannen van De Lijn met de wil van de Vlaamse Regering om meer woon-werkverplaatsingen met het openbaar vervoer te laten verlopen? Hoever staat het met de uitvoering van het Vlaams regeerakkoord wat betreft de verbetering van de ontsluiting van de bedrijventerreinen en de bedrijfsvervoersplannen?

In welke mate hypotheekeren de besparingsmaatregelen en vooral het schrappen van ritten de verdere invulling van de grote mobiliteitsplannen zoals het Spartacusplan, het Regionet Brabant-Brussel, het Pegasusplan en het Neptunusplan?

In hoeverre wordt bij de invulling van de totaalkaart mobiliteitsvisie 2020 rekening gehouden met wijzigende behoeftes? 13 jaar is immers een grote tijdsperiode waarin zowel op vlak van ruimtelijke ordening, bedrijventerreinen, stedelijke ontwikkelingen et cetera, heel wat kan veranderen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik sluit me ook bij deze vraag van de heer Keulen aan. We hebben het hier al gehad over de besparingen en de gevolgen voor de onderaannemers.

Mijnheer Keulen, ik heb de vrees die u nu uit, een tijd geleden al verwoord. De Lijn bespaart 2,5 percent op de personeelskosten, en 5 percent op de apparaatskosten. Natuurlijk zijn de onderaannemers zuiver apparaatskosten. Zij moeten 5 percent besparen op hun personeel en exploitatie. Ik heb toen ook gevraagd of de contracten met de onderaannemers konden worden herzien en of dat zou gebeuren. De vraag van de heer Keulen schetst de omzetting van die vrees in werkelijkheid. Er vallen ontslagen bij de onderaannemers. Ik ben erg

benieuwd naar uw antwoord, minister, vooral omdat ik vroeger al aangegeven heb dat ik vrees dat de besparingen bij De Lijn het comfort en de dienstverlening zullen aantasten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik heb het al gezegd, we moeten de besparingsronde bij De Lijn aangrijpen om de efficiëntie te verhogen. Dat betekent – ik zeg het hier in het bijzijn van de heer Kesteloot en die zal dat beamen – dat we nu van de gelegenheid gebruik moeten maken om de lege kilometers weg te filteren. Daar is het bedrijf zeer ernstig mee bezig. De implementatie gebeurt. Dat vraagt wat overleg tussen de partners en De Lijn. Men zoekt naar de meest efficiënte aanpak. Dat staat als een paal boven water. Die oefening moet dit jaar rond zijn omdat het recurrente besparingsresultaten inhoudt. Elk miljoen euro dat we daar winnen, winnen we jaar na jaar.

Mijnheer Keulen, er was sprake van één ontslag bij een van de exploitanten die bij De Lijn onder contract staat, de firma Melotte in Limburg. Dit ontslag is opnieuw ingetrokken. De exploitant werkt sinds kort met economische werkloosheid om zo iedereen in dienst te houden.

Ik herhaal voor alle duidelijkheid de uitgangspunten van het besparingsplan op het vlak van exploitatie. Ten eerste wordt ervoor gezorgd dat de besparingen bij De Lijn en de exploitanten evenredig verdeeld zijn. Mijnheer Watteeuw, het is een evenredige verdeling.

Ten tweede wordt er zo veel mogelijk gestreefd naar jobbehoud voor personen met een vast contract. Een hele reeks maatregelen werd uitgewerkt om jobbehoud te realiseren. Er is een wervingsstop. Dat is logisch, we kunnen niet blijven aanwerven als er aan de andere kant ontslagen vallen. De besparingen worden maximaal opgevangen door natuurlijke afvloeiingen. Er zal maximaal toepassing gemaakt worden van de regeling voor brugpensioen. Indien noodzakelijk wordt de tijdelijke werkloosheid ingevoerd. Uitzendarbeid wordt afgebouwd. Alle mogelijkheden worden benut om de uitstaande overuren te recupereren. Deeltijds arbeids- en/of tijdskrediet wordt ingevoerd. Er worden arbeidsherverdelende maatregelen genomen.

Ten derde kan enkel als allerlaatste mogelijkheid overgegaan worden tot een eventueel ontslag. Dit kan dus pas na uitputting van de vermelde maatregelen. Bij een eventueel ontslag komt de ontslagen chauffeur terecht in een pool waaruit de andere bedrijven binnen het geregeld vervoer van De Lijn zullen putten indien er vacatures voor chauffeurs ontstaan. Uiteraard dient hierbij voldaan te worden aan de aanwervingsvoorwaarden. Voor de chauffeurs van De Lijn zelf geldt, overeenkomstig de cao-afspraken, werkzekerheid voor wie een contract van onbepaalde duur heeft.

Zowel De Lijn als de Vlaamse Raad van Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (VRA) – dat is de Vlaamse vleugel van de federatie van exploitanten – heeft met de representatieve vakorganisaties een sociaal begeleidingsplan afgesproken. Ik apprecieer enorm de inspanningen op dat vlak. Er is dus een akkoord over de manier waarop dit sociaal begeleid zal worden.

Vooraleer er bespaard kan worden op het vlak van exploitatie, moeten alle andere mogelijkheden benut worden. Dat betekent dat er moet worden gezocht binnen de strategische projecten, de algemene werking, de communicatie en de consultancy. Ook op het vlak van exploitatie wordt er in eerste instantie gestreefd naar efficiëntieverhogingen. Pas in allerlaatste instantie wordt het aanbod beperkt. Ook in die gevallen is het van belang dat het aanbod geheroriënteerd wordt naar een meer vraaggestuurd model. Als er dus in dat aanbod gesnoeid wordt, dan moet dat gebeuren op die plaatsen waar de vraag het kleinst is. De besparingsronde die loopt, valt onder het adagium: snoeien om op termijn opnieuw te groeien.

Zo'n groei kan steunen op een aantal pijlers. Daarbij wordt prioriteit gegeven aan het vraaggestuurde netmanagement. Wanneer het gaat over het woon-werkverkeer moeten we zoeken naar efficiënte manieren om een gedragsverandering teweeg te brengen bij de keuze die mensen maken voor het openbaar vervoer. We moeten de noden daar in kaart brengen. Daarom wil ik volop inzetten op het digitale ticketingsysteem, het wegnemen van drempels en het geïntegreerd ticket.

Maar zelfs met een hoogtechnologisch reizigersregistratiesysteem zal het moeilijk blijven om via het geregeld vervoer, afgelegen industriegebieden en bedrijventerreinen tegen een aanvaardbare kostprijs per reiziger te bedienen. Er zijn misschien andere mogelijkheden om dat collectief vervoer naar bedrijvenszones flexibel in tijd en ruimte te organiseren. Een aantal projecten worden momenteel gesubsidieerd vanuit het Pendelfonds, zoals de shuttlediensten van de Max Mobiel en het I-Bus-project. Op korte termijn heb ik er ook voor gezorgd dat het project Max Mobiel voor 2010 alle nodige ondersteuning krijgt. Het is echter mijn bedoeling om dergelijke initiatieven structureel te bekijken voor de toekomst.

Dit zijn mooie projecten, maar hier en daar in Vlaanderen ontstaan noden die niet noodzakelijk door het geregeld vervoer kunnen worden ingevuld. We moeten nagaan hoe we complementair een structureel kader kunnen creëren om de vervoersnoden op die plaatsen te lenigen.

De invulling van de grote mobiliteitsplannen wordt verder voorbereid. Die plannen, en dan zeker wanneer het gaat over nieuwe verbindingen, moeten een procedure doorlopen. Ik heb het dan over de milieueffectrapportage, de GRUP-rapportage enzovoort.

U hebt ook een vraag gesteld over de toekomstprognoses inzake ruimtelijke ordening. De verschillende projecten uit de mobiliteitsvisie 2020 zullen meer concreet worden. De netmanagementprocedure zal worden gebruikt bij de concrete uitwerking van de projecten. Dat gebeurt nu bijvoorbeeld met het Spartacusplan in Limburg. Eerst is er een initieel potentieel. Nadien wordt het potentieel geactualiseerd op basis van die managementmodule. Het is de bedoeling dat niet alleen rekening wordt gehouden met de huidige maar ook met de toekomstige behoeften.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet overdragen van het beheer van de provinciewegen

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Er is een lokaal pact gesloten tussen de Vlaamse Regering, de Vlaamse gemeenten en de Vlaamse provincies. Daarin hebben ze een gezamenlijk engagement opgenomen. Een deel daarvan betrof de overname van de provinciewegen door de gemeenten.

Zo voorzag de Vlaamse Regering in de volledige overdracht van de provinciewegen in functie van de categorisering naar gewest of gemeenten. Dit zou worden gerealiseerd in de periode tussen 1 november 2008 en 1 november 2009.

De secundaire wegen zouden, in de onderhoudstoestand waarin ze zich bevinden, worden overgenomen door het Vlaamse Gewest. De lokale wegen zouden naar de lokale overheden gaan. Die overdracht zou, in de toestand waarin deze wegen zich bevinden en indien nodig, gepaard gaan met een financiële compensatie vanwege de betrokken provincies zodat die wegen in goede staat kunnen worden gebracht.

Verder werd beslist dat de overdracht zou gebeuren via een ministerieel besluit voor wat de overname van provinciewegen door het gewest betreft en via een besluit van de Vlaamse Regering voor wat de overdracht van provinciewegen naar de lokale overheden betreft.

Dit pact is een protocol. Het is geen contract in de juridische zin van het woord. Het kan dus voorwerp zijn van betwistingen via de rechtbanken of afdwingbaar via het bestuurlijke toezicht. Wel belangrijk is dat de Vlaamse Regering zich heeft verbonden om de in het pact vermelde voordelen toe te kennen aan de gemeenten die toetraden tot het pact. Alle 308 Vlaamse gemeenten hebben dat dan ook gedaan.

Daaropvolgend hebben de provincies overleg gepleegd met de betrokken gemeenten om de provinciale wegen met een lokale functie aan hen over te dragen. Dat zou begeleid worden met een vergoeding om de wegen in goede staat te brengen. Voor die overdracht is de instemming van de gemeenteraad vereist. Die instemming wordt bezorgd aan de provincie en vervolgens bevestigd door een besluit van de Vlaamse Regering.

De nodige besluiten van de Vlaamse Regering werden al getroffen, tot daar gaat alles prima, maar nu was er recente berichtgeving waaruit blijkt dat een aantal gemeenten, onder meer de gemeente Niel, bedankt zouden hebben voor de overdracht naar de gemeente. Ze hoeven die wegen niet te krijgen. Een antwoord van minister Bourgeois op een schriftelijke vraag van de heer Janssens van november 2009 luidde echter dat “de overdracht volledig gerealiseerd is in de geplande periode”. Dat is een tegenstrijdigheid, tenzij men van idee is veranderd, want dat kan natuurlijk ook.

Vervolgens was er een persbericht van u, minister, waarin u stelde dat in dat geval de betreffende weg zal worden overgeheveld naar het Vlaamse Gewest. Dat zal gebeuren op 31 december 2011: “Indien een gemeente niet akkoord kan gaan met de overdracht van de lokale provinciewegen, komt de weg ten laatste op 1 januari 2012 eveneens in beheer bij het Vlaams Gewest. In de tussenperiode blijft de betrokken provincie verantwoordelijk voor het beheer van de weg. Wel zal het Vlaamse Gewest op alle betrokken wegen het nodige winteronderhoud voorzien.” Dat is het principe.

Minister, ik heb de volgende vragen voor u. Voor welke provincies zijn de besluiten van de Vlaamse Regering reeds gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad? Klopt het dat sommige gemeenten niet akkoord gaan met de overdracht? Welke gemeenten zijn dat en wat zijn de door deze gemeenten aangehaalde overwegingen? De deadline van 31 december 2011 wordt nergens in het lokaal pact aangehaald. Wanneer werd die dan ingevoerd? Wordt het lokaal pact geschonden door de gemeenten die de overdracht niet goedkeuren op hun gemeenteraad? Wat zult u ondernemen om deze gemeenten ervan te overtuigen om het beheer van deze wegen toch over te nemen? Zoals geciteerd uit uw persbericht, blijft de betrokken provincie verantwoordelijk voor het beheer van de weg in de tussenperiode. Worden de provincies hier desgevallend extra voor vergoed?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, deze discussie is al langer aan de gang in dit parlement en vooral twee collega's uit mijn fractie hebben de kwestie al meerdere malen aangekaart: de heer Janssens en mevrouw De Lobel. De discussie gaat over 400 kilometer secundaire wegen en 200 kilometer lokale wegen. U zult begrijpen dat, gelet op de zware wintertoestanden van de voorbije maanden, er maar weinig gemeenten geneigd zullen zijn om die provinciale wegen over te nemen.

Wat de eigenlijke overdracht van de provincieweg aan de lokale besturen betreft, blijkt dat er inderdaad een aantal gemeenten niet bereid zijn om dit te doen. In een persmededeling liet u al weten dat het Vlaamse Gewest dan de provinciale wegen zou overnemen. De overdrachtdatum werd vastgelegd op 31 december 2011 en ik zou willen benadrukken dat er nog meer dan anderhalf jaar tijd is.

Onze fractie in de provincieraad van Antwerpen heeft daarom een motie ingediend om die provinciale wegen onmiddellijk over te nemen – ik wou bijna ‘onverwijld’ zeggen, maar dat woord heeft ondertussen een andere betekenis gekregen – omdat de veiligheid van die wegen wel eens in het gedrang zou kunnen komen. Ik denk niet dat de provincie geneigd zal zijn om, ook al staat het in uw persmededeling dat ze dat moet doen, binnen dit anderhalve jaar nog herstellingswerken door te voeren aan wegen die door het Vlaamse Gewest zullen worden overgenomen.

Ik zou er daarom op willen aandringen om van de gemeenten waarvan u weet dat ze absoluut niet geneigd zijn om de provinciale wegen over te nemen, de wegen versneld over te nemen en om ook de nodige herstellingswerken door te voeren waar dat echt noodzakelijk is om de veiligheid te garanderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mevrouw Van den Eynde, ik neem uw suggestie mee, ik noteer dit eerder als een aanbeveling om eens te bekijken wat de effecten zijn van de winterprik.

Mevrouw De Wit, de overname door het gewest van de provinciewegen in de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen is goedgekeurd met vier ministeriële besluiten (MB's), voor elke provincie één, op 7 januari 2009. De MB's van Antwerpen, Vlaams-Brabant en West-Vlaanderen zijn verschenen in het Staatsblad van 7 juli 2009, dat van Oost-Vlaanderen verscheen op 3 juli 2009. Voor Limburg was dat niet nodig, omdat daar geen provinciewegen meer zijn, ze werden al eerder overgedragen.

De overdracht aan de gemeenten voor de provincie Vlaams-Brabant is geregeld bij besluit van de Vlaamse Regering van 7 november 2008 en werd gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 3 december 2008. Op het ogenblik van de goedkeuring hadden ook alle gemeenten van deze provincie onvoorwaardelijk hun akkoord gegeven bij gemeenteraadsbesluit, waardoor deze overdracht volledig gerealiseerd is. De overdracht aan de gemeenten voor de provincies Antwerpen, Oost- en West-Vlaanderen werd geregeld bij de besluiten van de Vlaamse Regering van 12 december 2008 en gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad op 15 januari 2009.

Hier was er niet altijd een onvoorwaardelijke instemming vanuit de gemeenten en daarom werd bepaald dat de overdracht pas definitief zou plaatsvinden op basis van een ministerieel besluit na kennisname van het volledige akkoord van de gemeente. Via dit MB treedt het besluit van de Vlaamse Regering dan in werking voor de desbetreffende gemeente en is de overdracht gerealiseerd. Inmiddels zijn er wel al gemeenteraadsbesluiten met akkoord binnen, en die MB's zijn in opmaak of al klaar. Ze zullen nu in spoedtempo komen. Ik heb een niet-volledige lijst bij, maar indien u dat wenst, zal ik u de lijst laten bezorgen met de goedkeuringen die al binnengekomen zijn van de gemeenten waarvoor dus een MB moet worden opgemaakt.

Klopt het dat sommige gemeenten niet akkoord gaan met deze overdracht? Ja, dat klopt. Een aantal gemeenten zijn niet of slechts voorwaardelijk akkoord gegaan. Een aantal gemeenten trekken de categorisering van de weg in vraag. Zij betwisten het statuut van de weg als weg van lokaal belang, maar stellen dat de weg een bovenlokaal belang heeft en dus door het gewest moet worden beheerd. Andere gemeenten wensen eerst dat er een aantal herstellingen worden uitgevoerd, zodat ze die weg in goede staat kunnen overnemen. Deze gemeenten zullen dan hun akkoord geven na de uitvoering van deze werken door de provincie. Nog andere gemeenten willen de herstellingswerken zelf uitvoeren, maar vinden het compensatiebedrag dat wordt gegeven door de provincie te laag. Een laatste categorie zijn specifieke voorwaarden die zijn gelinkt aan de lokale situatie. Zo zijn er gemeenten die het wel willen overnemen, maar die ook willen dat er een vrijliggend fietspad wordt aangelegd.

Voor de derde vraag kan ik verwijzen naar de besluitvorming in 2008 inzake de indeling van de lokale provinciewegen bij de gemeentewegen. In deze nota's aan de Vlaamse Regering werd duidelijk bepaald dat, in ruil voor de schuldovername ten belope van de compensatiebedragen van de herstellingswerkzaamheden, de provincies de wegen in goede staat aan de gemeenten moeten aanbieden binnen een tijdspad van 3 jaar. De wegen waarvan de overname door de gemeente geweigerd wordt, zullen uiterlijk op 1 januari 2012 bij de gewestwegen worden ingedeeld. Het is duidelijk wat door wie moet worden gedaan.

De overdracht van de provinciewegen van lokaal belang naar de gemeenten is voorzien in het lokaal pact, maar deze verplichting zit niet vervat in de toetredingsbeslissing van de gemeentebesturen tot het pact. Het uitgangspunt blijft dat wegen van lokaal belang, zoals aangegeven in de provinciale en Vlaamse structuurplannen, beheerd worden door de gemeenten. Het is mijn bedoeling om per dossier de ingeroepen bezwaren te analyseren. Ik heb mijn administratie gevraagd besprekingen aan te knopen met de betrokken gemeenten. Indien de actuele categorisering – en er zijn een paar van die gevallen – feitelijk achterhaald is, kan in afwachting van een herziening van het structuurplan een afwijking op dit principe worden toegestaan. De lokale situatie moet dossier per dossier worden bekeken.

Als na het verstrijken van de termijn provinciewegen van lokaal belang bij de gewestwegen worden ingedeeld, zal het Agentschap Wegen en Verkeer uiteraard instaan voor het beheer en het onderhoud van die wegen. In dat geval kwam de Vlaamse Regering al overeen om bijkomende recurrente kredieten in te schrijven. Op het moment dat we dat regelden, hebben we gezegd dat als er een rugzak met extra wegen zou komen naar het Vlaamse Gewest, er dan ook recurrente kredieten zouden zijn. Die bijkomende middelen zijn indertijd bepaald op maximaal 6 miljoen euro op jaarbasis. Daar is nog niets mee gedaan. De termijn is nog niet voorbij.

De kosten die zijn gemaakt door de provincies om hun wegen van lokaal belang, in het kader van de overdracht naar de gemeenten, in goede staat van berijdbaarheid te brengen, volgens de normen die gelden bij het Agentschap Wegen en Verkeer, worden gecompenseerd door een schuldovername door het Vlaamse Gewest. Dat staat in dat fameuze decreet van november 2008, die de tweede aanpassing was van de begroting 2008. De Vlaamse Regering voorziet in een schuldovername van maximaal 20,5 miljoen euro. De berekenwijze van de tegemoetkoming werd opgenomen in een dienstorder, zoals goedgekeurd door de Inspectie van Financiën. Daarnaast werd ook de winterdienst 2008-2009 uitgevoerd voor rekening van het Vlaamse Gewest. Dat was ook op die manier afgesproken.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Al mijn vragen zijn beantwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het afschaffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens

Doordat de eerste automatische camera's voor handhaving van het inhaalverbod ondertussen geplaatst zijn, kan sinds kort controle op de overtredingen hiervan door de federale politie effectief op het terrein plaatsvinden. Het gaat om de installaties die ook voorzien zijn voor de controle op de naleving van de tussenafstanden (middelen vastgelegd in het kader van het handhavingsprogramma 2008). Deze installaties zijn standaard ook uitgerust met de benodigde software om het inhaalverbod voor vrachtwagens te handhaven. Het gaat hier dan om handhaving van het algemeen inhaalverbod bij neerslag (bij 3 rijstroken) of handhaving van het inhaalverbod op 2x2 wegen (bij 2 rijstroken). Twee installaties zijn ondertussen operationeel: namelijk op de E17 (thv Sint-Niklaas)(3 rijstroken) en E313 (thv Beringen)(2 rijstroken). De installatie op de andere voorziene sites is lopend:

- A1, provincie Antwerpen, richting Breda, kmpt 41,05 (2 rijstroken)
- A3, provincie Vlaams-Brabant, richting Luik, kmpt 14,06 (3 rijstroken)
- A14, provincie West-Vlaanderen, richting Antwerpen, kmpt 19,6 (3 rijstroken)
- A14, provincie Oost-Vlaanderen, richting Antwerpen, kmpt 34,1 (3 rijstroken)
- A3, provincie Vlaams-Brabant, richting Brussel, kmpt 14,0 (4 rijstroken)
- A13, provincie Antwerpen, richting Antwerpen, kmpt 40,16, (2 rijstroken)
- A10, provincie Oost-Vlaanderen, richting Luik, kmpt 52,4 (3 rijstroken)
- A13, provincie Antwerpen, richting Hasselt, kmpt 12,4 (2 rijstroken).

Cijfergegevens betreffende de handhaving zouden dus op termijn beschikbaar kunnen komen.

Aangezien de maatregel nog steeds maar een beperkte periode in voege is (sinds 1 januari 2008), is het moeilijk om een wetenschappelijke evaluatie te maken (beschikbaarheid van ongevalsgegevens over een periode van 3 jaar na invoering van een betreffende maatregel wordt over het algemeen als een minimum beschouwd voor een valide wetenschappelijke evaluatie). Bovendien moeten bepaalde versturende factoren in rekening worden gebracht, zoals de werkzaamheden die op de trajecten hebben plaatsgevonden, enz. Daarnaast blijft het verkrijgen van recente officiële ongevalcijfers een knelpunt (de laatste ongevalcijfers van de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie dateren van 2008; deze zijn echter nog niet overgemaakt aan het Vlaamse Gewest).

■