



Vlaams
Parlement

vergadering **C65 – OPE6**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 18 november 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van landbouwvoertuigen bij openbare werken - 339 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de schadeclaims als gevolg van de staat van de wegen en een stijging van de prijs van een autoverzekering - 483 (2010-2011)	5
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een minimale dienstverlening van De Lijn bij stakingen - 331 (2010-2011)	9

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Johan Verstreken tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het inzetten van landbouwvoertuigen bij openbare werken - 339 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Voorzitter, het valt op dat steeds meer landbouwtractoren met aanhangwagens ingezet worden bij afbraakwerken, grondwerken en wegeniswerken. Aannemers van dergelijke, vaak openbare, werken gebruiken deze voertuigen omdat ze veel wendbaarder zouden zijn op de werf.

Ik stel deze vraag omdat ik al een paar keer heb vastgesteld dat op het nippertje ernstige accidenten konden worden vermeden. In bepaalde situaties is het niet ongevaarlijk.

Deze voertuigen zijn niet geschikt om dergelijke transporten te verrichten in de centra van steden en gemeenten. Ze zijn zwaar beladen, laten moddersporen na op het wegdek, en een voetganger of fietser die onder zo'n voertuig terechtkomt maakt geen schijn van kans. Deze landbouwtractoren zijn dikwijls eigendom van een landbouwer die op deze manier wat wenst bij te verdienen. Ik heb respect voor de boerenstiel en ik begrijp dat heel wat landbouwers zwarte sneeuw zien. Maar we moeten ook denken aan de veiligheid.

Veel van die landbouwtractoren rijden op de zogenaamde rode dieselbrandstof, waardoor de aannemers minder accijns betalen op de aan te kopen brandstof. Zij kunnen dus tegen een lagere prijs werken dan aannemers die gebruik maken van conventionele vrachtwagens, die op dieselbrandstof voor motorvoertuigen rijden en onderhevig zijn aan de normale accijnzen. Daarnaast moet een landbouwtractor enkel bij de ingebruikname gekeurd worden, daar waar een vrachtwagen jaarlijks gecontroleerd moet worden door de technische controle. Deze voertuigen zijn onderhevig aan een snelheidsbeperking tot 40 kilometer per uur en mogen maximaal 40 ton, wegen maar rijden de straten in beton, asfalt of klinkers meedogenloos aan flarden. Dat doet vermoeden dat ze geregeld te snel rijden en/of overladen zijn.

Minister, bent u zich bewust van deze problematiek, die voor oneerlijke concurrentie zorgt voor aannemers die gebruik maken van gewone vrachtwagens? Hoe kunt u deze landbouwtractoren met aanhangwagens die ingezet worden bij openbare werken weren van de openbare weg zodat zij geen verdere schade aan het wegdek aanrichten en ook vooral geen gevaar meer opleveren voor zwakke weggebruikers? Hoe kunt u de ongelijkheid wegwerken in verkeersbelasting en belasting op inverkeerstelling (BIV) tussen de landbouwvoertuigen die gebruikt worden bij openbare werken en de vrachtwagens voor wegtransport? Zult u de ongelijkheid in accijnsheffingen op brandstof tussen deze landbouwvoertuigen en vrachtwagens voor wegtransport aankaarten op een vergadering van het Overlegcomité?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, ik wil me met overtuiging hierbij aansluiten. De uitdrukking 'gelijke monniken, gelijke kappen' is ook hier van toepassing. Ik begrijp dat de landbouwsector het vandaag economisch gesproken zeer moeilijk heeft. Als je op domeinen komt waar anderen opereren, heb ik daar als liberaal geen moeite mee. Dat is concurrentie. Maar dan moeten de voorwaarden wel gelijk zijn.

De heer Verstreken gaf enkele voorbeelden die aantonen dat die voorwaarden vandaag allesbehalve gelijk zijn. Door de rode mazout moeten de landbouwers veel minder betalen voor de brandstof. Er is ook het feit dat men zijn materiaal slechts eenmaal, bij de ingebruikname, moet laten keuren op de autokeuring, terwijl de aannemers daar ieder jaar met hun materiaal naartoe moeten. Er zijn ook de beperkingen inzake rusttijden en de tachograaf en alles wat daarmee samenhangt.

Ik heb er alle respect voor dat mensen uitwegen zoeken als het economisch wat moeilijker gaat, maar dan moet men wel de spelregels volgen die gelden voor iedereen die op die nieuwe sector al actief is. Dit is vooral een federale kwestie. Dit is een probleem dat ondertussen de anekdotiek en de toevalligheid overstijgt. Ik heb er al met mijn federale collega's over gesproken. Ik heb hun gezegd dat zij daarover moeten spreken met staatssecretaris Schouppe.

Als je erop let, zie je vandaag steeds meer landbouwmensen die grondwerken uitvoeren die vroeger door aannemers van bouwbedrijven of aanverwante sectoren werden gedaan. Minister, ik heb dezelfde bekommernis.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, de heer Keulen heeft al voor een deel het antwoord gegeven. Mijnheer Verstreken, ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft vastgesteld dat landbouwvoertuigen meer dan in het verleden worden ingezet bij wegenwerken. Dat gebeurt voornamelijk voor de aan- en afvoer van grond. Die vaststelling klopt. Wij merken dat ook

De regelgeving met betrekking tot fiscaliteit, de inschrijving van de voertuigen en de brandstof van landbouwvoertuigen is een volledig federale materie. Het is geen halve bevoegdheid. De oneerlijke concurrentie ontstaat op het verschil in accijnzen op de brandstof die landbouwvoertuigen gebruiken in vergelijking met gewone vrachtwagens. Dat is ook een federale materie.

Anderzijds zijn landbouwtractoren toegelaten op de openbare weg. Je kunt ze er niet zomaar verbieden. Dat is ook niet de vraag. Dan zou je andere problemen creëren. Het Koninklijk Besluit houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer, de wegcode, is voorlopig ook een federale materie. Daarop kunnen wij niet ingrijpen.

De bestekken voor wegenwerken van het AWV bevatten een aantal bepalingen betreffende de reinheid van de werfzone en de openbare weg die door de aannemer gevolgd moeten worden. Alle voertuigen die op de werf aanwezig zijn, moeten voldoen aan alle bestekbepalingen. Ik moet eens laten nakijken of die landbouwvoertuigen die worden ingezet, wel kunnen voldoen aan de bestekbepalingen, die onder andere ook door de veiligheidscoördinator moeten worden gecontroleerd. Die voertuigen hebben immers veel grotere groeven en laten dus meer slijk en dergelijke achter op de weg.

Handhaving is uiteraard ook een belangrijk aspect. Je hebt de ongelijkheid, maar daarnaast is er ook het vraagstuk van het oneigenlijke gebruik van de landbouwvoertuigen. Dan moet je bekijken waarvoor je ze al dan niet kunt inzetten. Ik heb aan het Agentschap Wegen en Verkeer ook gevraagd om binnen onze eigen bestekken eens te bekijken of we een grens kunnen trekken welke voertuigen het precies moeten zijn. Ik denk dan aan die properheidsparameters. Ik weet niet of het kan, maar het lijkt mij een nuttige suggestie om eens met de federale collega's te bekijken op welke manier daar eventueel rond kan worden gewerkt.

Het is een probleem dat al vele jaren bestaat. Het is niet iets dat zomaar op te lossen valt. Ik weet niet of dat nu onmiddellijk op een vergadering van het Overlegcomité moet komen. De vaststelling is inderdaad dat ze meer worden ingezet dan vroeger. Ik neem het engagement op mij om te bekijken of alle bestekbepalingen gevolgd worden en of we daar al dan niet op een meer correcte manier mee kunnen omgaan. Dan moet ik wel eerst de zekerheid hebben dat er kansen zijn om daarop in te grijpen.

Wat de ongelijkheid betreft, lijkt het mij nuttig om dat eens met de federale collega's te bekijken.

De voorzitter: De heer Verstreken heeft het woord.

De heer Johan Verstreken: Minister, als u een aantal van die zaken zou bespreken met de federale collega's, kunt u misschien ook even kijken naar het veiligheidsaspect. Dat lijkt me ook niet onbelangrijk. Ik denk bijvoorbeeld aan de verlichting van die voertuigen, zeker als

ze 's avonds de openbare weg opgaan. Er zijn al heel wat dodelijke ongevallen gebeurd. Misschien kunt u dat ook even meenemen. Ik dank u.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het basisaspect is voor mij nog altijd de oneerlijke concurrentie. Daarover moet u met staatssecretaris Schouppe aan tafel gaan zitten om dat aan te kaarten.

20 tot 30 jaar geleden was dat ondenkbaar, maar vandaag is de capaciteit van die landbouwvoertuigen enorm vergroot. Vandaag zijn er tractoren met 200 à 250 pk en aanhangwagens met een laadvermogen van 12 tot 15 ton. Dat was 20 jaar geleden ondenkbaar. Vandaag spelen zij dus op een terrein waarop traditioneel anderen actief waren, gebonden aan een aantal spelregels. De landbouwvoertuigen zijn daar niet aan gekoppeld. De spelregels zijn voor landbouwers veel soepeler, nog los van de properheidsoverwegingen. Ook de heel belangrijke veiligheidsparameter moet bekeken worden.

Maar ik denk vooral aan het aspect van de oneerlijke concurrentie. Vroeg of laat zal dat komen bovendrijven. Vandaag draait de bouwsector weer goed en kan dat mensen weer iets minder schelen, maar op het ogenblik dat de concurrentie weer scherper wordt en iedereen meer dan vandaag op zoek moet gaan naar opdrachten, zal men problemen krijgen met diegenen die vandaag op het terrein opereren en dat niet conform de spelregels doen. En dus moet u de voorwaarden voor iedereen gelijk maken. Als je iedereen laat rijden op zogenaamde rode mazout, denk ik dat er weinig problemen zullen zijn. Maar dat zal dan bijvoorbeeld voor de federale schatkist niet haalbaar zijn.

De voorzitter: Collega's, ik denk dat u dit onderwerp eens moet aankaarten bij uw federale collega's, of het nu gaat over handhaving of accijnzen.

Minister Hilde Crevits: Het is een problematiek die ook de bevoegdheid van staatssecretaris Schouppe overstijgt. Het gaat over concurrentie, fiscaliteit, financiën. Ook minister Reynders, minister Van Quickenborne en anderen zijn daarvoor bevoegd.

Toch vind ik het ook nuttig om de problematiek vanuit Vlaanderen aan te kaarten, omdat er effectief een hoger gebruik wordt vastgesteld. De landbouwreglementering is natuurlijk wat ze is. Die is er om de boeren hun werk te kunnen laten doen. We moeten bekijken hoe we daar op een gezonde en verstandige manier op kunnen ingrijpen. Ik zal dat met veel plezier aankaarten bij de federale overheid, maar dus niet alleen bij de staatssecretaris voor Mobiliteit, want een en ander overstijgt zijn bevoegdheid.

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 de schadeclaims als gevolg van de staat van de wegen en een stijging van de prijs van een autoverzekering - 483 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag betreft een thema dat geregeld de kop opsteekt en dat nooit helemaal blijkt te verdwijnen, namelijk de staat van de wegen, en de uitlopers daarvan met betrekking tot de prijs die de automobilisten vandaag betalen voor hun autoverzekering.

We hebben op 10 februari van dit jaar een actualiteitsdebat gehad over de staat waarin de wegen zich bevinden. Daarin werd al aangehaald dat veel automobilisten extra schade aan hun voertuigen oplopen door de slechte staat van de weg. Opspringende steentjes zorgen bijvoorbeeld voor een toename van het aantal gevallen van glasbreuk bij voorruit van auto's en andere voertuigen.

Ook in de pers werd daarover meermaals bericht. In een artikel in De Tijd had de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) het over een stijging van liefst 115 percent in de periode van 1 tot en met 9 februari 2010 van het aantal interventies voor problemen met de ophanging van een wagen. Voor velgschade was er een stijging met 77 percent en voor lekke banden een stijging met 22 percent. Bij Carglass merkt men een stijging van 10 percent van beschadigde voorruit. Dat is de inventaris op dat vlak.

In Het Nieuwsblad stond er op 27 januari 2010 een artikel met als titel ‘Wegentelefoon betaalt uw schade’. Na een prijsstabilisatie van vier jaar verhoogden de meeste verzekeraars hun tarieven. De tariefstijgingen zaten in een vork tussen 2 en 5 procent. De verzekeraars vonden een stijging van de tarieven nodig door het stijgende aantal schadegevallen en de geslonken financiële reserve. Dagelijks waren er meer dan duizend ongevallen en dat aantal leek toen niet te dalen. Om zich hiertegen te wapenen gingen de prijzen omhoog. Ethias bijvoorbeeld verhoogde zijn prijzen met 2,8 procent, de verzekeringsmaatschappij AG zelfs met 4,5 procent.

Gratis bestaat niet en zoals bij alles moet iemand uiteindelijk de schadefactuur betalen. De schade waarvoor de eigenaar van de weg eigenlijk verantwoordelijk is, wordt nu grotendeels door de verzekeraars gedragen. Die rekenen dat op hun beurt door in hun premies. Het gevolg is dat, door de tekortkomingen van de Vlaamse overheid en van de overheid bij uitbreiding, de al zwaar belaste autogebruiker de dupe wordt.

De aangekondigde massale herstellingen van de wegen zouden beterschap moeten inluiden want dat betekent minder gaten in het wegdek en minder rondvliegende steentjes. Dat zou ook moeten leiden tot minder schadegevallen. Daar kan iedere automobilist alleen maar tevreden over zijn.

Nu konden we vorig weekend in het nieuws vernemen dat de prijzen van de autoverzekeraars nog eens, voor een tweede keer omhoog zouden gaan met opnieuw als reden het hoge aantal schadegevallen. Aangezien deze nieuwe stijging een omgekeerde beweging is van wat men zou verwachten, na de vele herstellingen van de wegen en de herstellingen die bezig zijn, roept dat een aantal vragen op. Het is een beetje provocerend, maar ik wil aangeven dat dit toch wel leeft. Mensen zijn daarmee bezig en ze voelen het in hun portemonnee, minister.

Gaat u een initiatief nemen waardoor de verzekeringsmaatschappijen op eenvoudige wijze de schade die zij nu doorrekenen aan hun klanten kunnen verhalen op de tekortschietende Vlaamse overheid, waardoor de verzekeringspremie niet zo fel zou stijgen of moet stijgen? Bent u op de hoogte van deze nieuwe stijging van de verzekeringspremies en indien ja, is deze stijging terecht en hoeveel bedraagt het nominale bedrag voor alle verzekerden samen?

Is er nog steeds een stijging te merken bij de Vlaamse wegentelefoon? Wat is het huidige aantal schadedossiers en welk totaalbedrag vertegenwoordigt dit? De meeste schadegevallen zijn glasschade door steentjes. Welke maatregelen gaat u nemen om dit zoveel mogelijk te vermijden? Wat zit er nog in de pijplijn?

De voorzitter: De heer D’Hulster heeft het woord.

De heer Steve D’Hulster: Ik sluit me graag aan bij de heel terechte bezorgdheid van de heer Keulen. De signalen uit de verzekeringssector zijn toch wel onrustwekkend. Als men pech heeft, betaalt men nu drie keer voor de schade aan zijn voertuig: een keer in de garage, een keer via de belastingen voor de putten in de wegen en een keer via de verzekeringspremie. Mocht ik aartsbisschop zijn – maar dat ben ik voorlopig nog niet –, ik zou durven spreken van een immanente onrechtvaardigheid.

Ik wil van de gelegenheid gebruikmaken om de minister nog eens te feliciteren voor de uitstekende toelichting van enkele weken geleden over het plan van aanpak van de wegen. Dat schept vertrouwen. Ik hoop dat de kwaliteit van de uitvoering even sterk is als het plan van aanpak dat hier is voorgesteld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Verzekeraars die in het kader van een verzekeringsovereenkomst de eigen schade van hun verzekerden vergoeden, kunnen zich in de plaats stellen van hun verzekerden met dezelfde rechten. Dat wil zeggen dat, als een derde partij aansprakelijk is, de uitgaven betreffende het schadegeval verhaald kunnen worden op deze partij. De verzekeringssector zelf is vanzelfsprekend vertrouwd met deze regeling, zoals trouwens ook blijkt uit de praktijk. De procedure ziet er als volgt uit. Weggebruikers die de wegbeheerder aansprakelijk achten voor een schadegeval, doen het best een beroep op hun verzekeringsmakelaar. Om hun aanspraak te bewijzen en de veiligheid van de andere weggebruikers te vrijwaren, is het uiteraard ook aangewezen om onmiddellijk na het schadegeval contact op te nemen met de politie.

Na kennisname van een schadeclaim start de betrokken afdeling Wegen en Verkeer, afhankelijk van de plaats van het ongeval, een schadedossier op. Zij onderzoekt in dit verband de feitelijke omstandigheden van het schadegeval, vraagt de nodige gegevens op, bijvoorbeeld een kopie van het strafdossier, en gelast een expert die de vaststelling van de schade moet doen. Het vervolledigde schadedossier gaat dan naar de Afdeling Juridische Dienstverlening (AJD), die instaat voor een juridische beoordeling van de schadeclaim. Als de aansprakelijkheid van het Vlaamse Gewest als wegbeheerder is betrokken, ontvangt de benadeelde partij een voorstel tot minnelijke regeling. Soms wordt de aansprakelijkheid betwist en deelt AJD een gemotiveerd standpunt mee. Die stappen worden ook duidelijk meegedeeld aan burgers die meldingen doen. Op die wijze kan de schade vergoed worden en moet de premie niet verhogen.

De vragen over de stijging van de verzekeringspremies en of die terecht is, zijn voor mij moeilijk om te beantwoorden, zeker als het gaat over het al dan niet verhogen van verzekeringspremies. Dat is de bevoegdheid van de federale minister voor Ondernemen, minister Van Quickenborne. Ik kan daar zelf geen oordeel over vellen. Wat ik een terechte vraag vind, is dat, als verzekeringsmaatschappijen schade van hun klanten vergoeden, ze een forum krijgen dat ze kunnen verhalen en dat de procedure bekend is. Ze blijken die procedure toch wel te kennen.

Het aantal meldingen bij de Vlaamse wegentelefoon is inderdaad gestegen, mijnheer Keulen. Ik moet wel zeggen dat niet alle meldingen betrekking hebben op de staat van onze wegen. Het gaat onder meer ook over signalisatie, verlichting, toebehoren, parkeren, netheid en dergelijke meer. Ik heb de cijfers mee sinds 2005. In 2005 waren er 386 meldingen. In 2006 zakte dat aantal naar 284. In 2007 daalde dat verder naar 178 en in 2008 naar 96. In 2009 was er een stijging naar 157. In 2010 – het jaar is nog niet ten einde – zitten we aan 208. Eigenlijk is dat weinig. Dat is niet veel als ik de link maak met het aantal schadeclaims. Dat is wel belangrijk, en dat toont ook aan dat verzekeringsmaatschappijen zeer goed weten hoe ze ermee moeten werken. In 2005 waren er 934 schadeclaims, in 2006 878, in 2007 812, in 2008 764. In 2009 steeg het aantal tot 888. In 2010 staat de teller al op 1575. Er is dus wel een explosie van klachten.

Voor de periode van 1 januari tot 31 oktober 2010 registreerde de afdeling Juridische Dienstverlening 1575 schadeclaims. Die zitten dus al bij die dienst. Het gaat niet om meldingen. Er is een volledig dossier. Dat aantal vertegenwoordigt vandaag een bedrag van 1,5 miljoen euro. De schadeclaims zijn nog niet allemaal toegekend. Ze worden behandeld. De claim zal daarom nog niet in alle gevallen ingewilligd worden.

De meeste schadegevallen gaan om glasschade door steentjes. Dat komt onder andere door rafeling, putten in het wegdek of voorlopige herstellingen. Als putten bijvoorbeeld gevuld worden, zeker met koude asfalt, dan ligt er bovenop kiezel. In het begin moet men daar traag over rijden. Ik heb gezegd dat we zullen trachten dat de centrales deze winter open blijven. We zullen proberen ervoor te zorgen zo weinig mogelijk dergelijke herstellingen te moeten doen.

Ik ben eigenlijk wel blij met de opmerking van de heer D'Hulster. Het voorbije jaar zijn er echt inspanningen geleverd om zo veel mogelijk te herstellen. Ik heb een paar weken geleden echter ook het beeld geschetst. Niet alles is hersteld. Men ziet dat ook als men langs de wegen rijdt. Ik kan dat ook niet allemaal herstellen. We zullen wel proberen om bij extra schade en als we de centrales open kunnen houden, sneller over te gaan tot een proper herstel, zodat er twee maanden later niet opnieuw putten zijn, die groter worden. Wat de onderhoudsachterstand betreft, wil ik het schema 2015-2020 aanhouden.

Ik ga nog even in op de losliggende steentjes op het wegdek. Na het begrinden van het wegoppervlak, dus na het aanbrengen van een bestrijking, is in de aanneming in drie borstelbeurten met opzuiging voorzien. We zullen dat ook controleren om te zien of die borstelbeurten effectief gedaan worden. Niet elk steentje zal dan weg zijn, maar het staat in het bestek. We moeten dan ook zorgen dat het gebeurt. Indien dat niet het geval is, kunnen de ramen van de wagen springen. We moeten daar dus wel aandacht aan besteden.

Ik wil geen vermanend vingertje opsteken, maar we zien toch dat er soms gebruik wordt gemaakt van minder toegankelijke wegen, zoals afgefreesde asfaltrijbanen tijdens wegenwerken. Als de werken nog bezig zijn, rijdt men toch door, met schade als gevolg. Als men in dat geval het rijgedrag en snelheid niet aanpast, dan volgt er sowieso miserie. Ik kan niet ontkennen dat er een causaal verband is met de staat van de wegen. Het is echter belangrijk dat als men ziet dat een weg pas is aangelegd, men de snelheid aanpast. Het is een collectieve verantwoordelijkheid.

Wat de vraag over de verzekering betreft, denk ik dat het vandaag niet nodig is om de procedure bij te sturen. We zien dat de verzekeringsmaatschappijen de procedure kennen. Het zou verkeerd opgevat kunnen worden als ik nu plots die procedure verander. Men zou kunnen zeggen dat ik het moeilijker wil maken. Ik denk wel dat het nuttig is om na de winter te zorgen voor een korte evaluatie, ook met de verzekeringsmaatschappijen, om na te gaan of zaken bijgestuurd kunnen worden. Indien dat zo is, zullen we dat ook doen. We moeten de afhandeling van de dossiers afwachten om te zien of er bijstellingen noodzakelijk zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik dank u voor het antwoord. Het is natuurlijk een beetje vreemd. De verzekeringsmaatschappijen kennen de procedure van de indeplaatsstelling om de kosten te verhalen op u, op de Vlaamse overheid. Tezelfdertijd gaan dan toch de premies voor de automobilisten nog altijd omhoog. U bent uiteraard niet de eigenaar van AG of van een andere verzekeringsmaatschappij. Maar het is wel vreemd. Aan de ene kant kent men de procedure, aan de andere kant gaat men aan de juiste deur kloppen om te zeggen dat de Vlaamse overheid verantwoordelijk is en dat men de schade die betaald moest worden aan de cliënten-verzekeringnemers, op haar zal verhalen. Ondertussen gaan de premies toch omhoog. Dat staat toch wat in tegenspraak met die wetenschap.

Wat het tweede punt betreft, zult u beoordeeld worden op uw daden. De klantvriendelijkheid van de overheid is heel belangrijk. Door capaciteitsproblemen staan mensen al in de file. Door de slechte staat van de wegen verergert dat soms nog en ontstaat er bijkomende schade aan de voertuigen, verhogen de verzekeringspremies. We moeten dat niet onderschatten. Gisteren moest ik gaan spreken voor een van die serviceclubs die Vlaanderen rijk is. Mensen komen daarmee op de proppen. Ik zeg dat heel rustig. Ze maken lang geen onderscheid meer tussen meerderheid en oppositie. Minister, daar kunt u zich dan mee troosten. Wij, de politieke klasse, moeten daar wel beducht voor zijn. We moeten er ons goed van bewust zijn dat de burger dat op een zeker ogenblik niet meer pikt. Hij stelt vast dat hij zijn belasting betaalt en dat hij daarvoor te weinig service in de plaats krijgt. Meer nog, door een gebrek aan service moet hij hogere verzekeringspremies betalen. Dat is ten koste van de geloofwaardigheid van de politieke klasse. We betalen daar gezamenlijk de factuur voor en worden er ook gezamenlijk de dupe van. Ik zeg dat in alle rust en kalmte. We moeten er ons wel bewust van zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik kan die opmerkingen niet bevestigen en niet tegenspreken. Het enige waarvoor ik verantwoordelijk ben, is proberen door een goed plan van aanpak de toestand van ons wegennet opnieuw op peil te krijgen. Dat werk zal niet in één jaar geklaard zijn. Ik moet er ook voor zorgen dat, als er klachten of meldingen zijn, die goed worden opgevolgd. Ik kan niet beloven dat elke ruit die gebarsten is, sowieso door de Vlaamse overheid zal worden betaald. Er moet een dossier worden opgemaakt. Ik krijg soms meldingen van mensen die vragen of ze daar foto's van moeten nemen en dergelijke. Als ik schade betaal, is dat ook met het belastinggeld. Daar moet zorgzaam mee worden omgegaan.

Ik vind het een goede suggestie dat de federale minister van Ondernemen ook eens nagaat hoe het zit met de verzekeringsmaatschappijen. Het kan zijn dat er veel meer wordt uitbetaald dan dat er regres wordt genomen op de overheid. Ik heb daar geen idee van. Ik weet wel dat de procedure bestaat en dat de verzekeringsmaatschappijen ermee vertrouwd zijn. Als blijkt dat er opmerkingen zijn om het te vereenvoudigen, ben ik daar zeker toe bereid, maar de zorgzaamheid moet er ook zijn want als de Vlaamse overheid iets vergoedt, moet ze ervoor zorgen dat ze de juiste dingen vergoedt. Dan moet men een aantal spelregels respecteren. We delen dezelfde bekommernis.

De heer Marino Keulen: Ik zal dat ook zeggen aan de minister van Ondernemen, maar ik denk dat het goed is dat de regeringen dat formeel aangaan. Ook het onderscheid tussen de federale en Vlaamse Regering maken de mensen niet. We moeten samen duidelijkheid geven. Men betaalt de schade aan de verzekeringsmaatschappijen, maar voor hen is dat een reden om de mensen een hogere premie te laten betalen. Dat klopt natuurlijk niet.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een minimale dienstverlening van De Lijn bij stakingen - 331 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, we hebben deze vraag aanvaard, hoewel op 25 februari 2010 de heer van Rouveroy een vraag om uitleg heeft gesteld over de minimale dienstverlening binnen het openbaar vervoer. De minister heeft toen heel duidelijke uitspraken gedaan. Deze vraag om uitleg kan toch worden gesteld omdat er een lichte hoop bestaat dat de minister een andere boodschap heeft. Als dat niet zo is, moeten we daar geen vragen meer over stellen, want dan is het duidelijk.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, u mag ervan overtuigd zijn dat wij dat zeer goed opvolgen, en dat is ook de reden waarom we af en toe herinneringsvragen stellen.

Minister, we hebben hier al herhaaldelijk over gediscussieerd. U kent ons standpunt hierover. Stakingen blijven opnieuw opduiken. Het stakingsrecht is een vaststaand en zeer belangrijk recht, maar het kan niet dat anderen daardoor worden gegijzeld en moeilijkheden krijgen om op school of op het werk te geraken. Daarom springen de mensen allemaal in de auto en dan horen we 's morgens op het nieuws dat er honderden kilometer file is. Wij vinden het niet kunnen dat het land lamgelegd wordt vanwege een staking.

Voorzitter, ik stel deze vraag opnieuw omdat we er in het verleden al voor hebben gepleit om op een kalme manier, in een rustige periode, op een ogenblik dat er geen sociale onvrede is, te bekijken wat er mogelijk is bij de vervoersmaatschappijen. Ik heb dat al gedaan in 2008 en ook al vroeger. De heer van Rouveroy heeft dat begin dit jaar nog gedaan. U moet dat niet doen op een moment dat er een staking is, want dan is de sfeer zeer verhit. Op een moment

dat het rustig is, zou er wel kunnen worden gesproken met De Lijn over hoe er een soort minimale dienstverlening mogelijk is en of eventueel enkel tijdens de ochtend- en avondspits in vervoer kan worden voorzien.

Minister, hebt u dat inmiddels al gedaan? Bent u bereid om daartoe te komen, uiteraard in samenspraak met de vakbonden?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Er zijn verschillende stakingen geweest op verschillende plaatsen. Minister, u hebt naar aanleiding van de vorige vraag gezegd dat er afspraken waren gemaakt met de vakbonden om wilde stakingen te vermijden. Houdt men zich daaraan? Ik had graag uw idee gekend over hoe we daar in de toekomst mee omgaan, want ik heb niet de indruk dat alle stakingen even goed werden aangekondigd. Misschien ben ik verkeerd, ik heb het ook maar in de kranten gelezen.

De voorzitter: De vraag van mevrouw Van den Eynde ging daar ook over.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, het is van belang om eerst en vooral te verwijzen naar de discussie die er is geweest in de commissievergadering van 25 februari 2010 en die ik naar aanleiding van deze vraag herlezen heb.

Mijn lijn blijft gelijk. Ik heb moeite om te zeggen dat er een minimale dienstverlening moet zijn. Aan wie geef je prioriteit? Dat debat blijft gelijk. Anderzijds heeft mevrouw De Ridder wel een punt en begrijp ik dat de vraag is doorgelaten omdat er inderdaad een aantal spontane, of wilde, stakingen zijn gebeurd, ook in 2010.

Ik zal het eerst hebben over de oorzaak. Er is een besparingsplan dat van bovenaf komt. De Lijn heeft heel veel stelplaatsen. Men heeft gevraagd naar een besparingsplan dat iets probeert te doen aan de efficiëntie van de ritten en dat de lege kilometers eruit haalt. Dat betekent dat dit een impact heeft op de individuele organisatie van elke chauffeur die met veranderingen te kampen heeft. Het treedt op verschillende tijdstippen in de verschillende provincies in werking omdat iedereen maatwerk probeert te doen. Dus kun je per stelplaats stakingen krijgen.

Ikzelf heb geen afspraken gemaakt in de cao die vandaag nog geldt. Er staan duidelijke afspraken in over hoe je met een staking moet omgaan. Iedereen heeft het recht om te staken, daar gaat het niet over, maar als je dat op tijd aankondigt zodat de reizigers dat ook weten, dan kunnen die zich daarop voorbereiden. Als het een wilde staking is en de mensen staan te wachten omdat er plots geen bussen rijden, dan kan ik moeilijk zeggen dat ik daar gelukkig mee ben.

We moeten het sociaal overleg zoals het bestaat, goed gebruiken. Als er een staking komt, moeten we proberen de mensen goed te informeren. Bij de opmaak van de nieuwe cao is het nuttig dat De Lijn en de sociale partners de clausule van de sociale vrede evalueren, en nagaan hoe ze dat kunnen aanpassen om ervoor te zorgen dat wilde stakingen zoveel mogelijk worden vermeden. Als die er toch zijn, moeten we zoeken naar de oorzaken en nagaan hoe we eraan kunnen remediëren.

De minimale dienstverlening is bij federale wet geregeld. Openbaar vervoer zit daar niet in. Ik begrijp ook waarom dat is. Als we een goed geregeld sociaal overleg hebben, moeten we de meeste problemen kunnen vermijden. De Lijn kiest voor die aanpak. Er zijn afspraken in de cao's en we moeten proberen die stakingen te vermijden.

Voor de geïnteresseerden geef ik nog eens de regels. Een mogelijke stakingsactie moet worden voorafgegaan door een aanzegging. De duur van de aanzegging is minimaal veertien kalenderdagen. Na het indienen van een aanzegging, ongeacht het overleg, moet de werkgever een nieuw overleg organiseren. Als er een staking wordt aangezegd, moet men dus

opnieuw aan tafel gaan zitten. Klanten moeten via de media tijdig kunnen worden ingelicht. Er moeten communicatiemiddelen zijn om de klanten te informeren. U kent de kanalen, er zijn passagierinformatiesystemen. De klanten moeten telefonisch informatie kunnen opvragen.

Ik wil het sociaal overleg dat vandaag aan de gang is, niet hypothekeken door nu een discussie te beginnen over minimale dienstverlening. Minimale dienstverlening lijkt me niet organiseerbaar. Er is ook geen kapstok bepaald op het federale niveau. Als er meer wilde stakingen zijn, moet de manier waarop er wordt overlegd, worden bekeken. Dat moet gebeuren naar aanleiding van de nieuwe cao en de afspraken die daarin moeten worden gemaakt.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, er zijn inderdaad twee luiken. U zegt dat u naar aanleiding van de nieuwe cao gaat onderzoeken hoe u de wilde stakingen zo goed mogelijk kunt regelen. In het verleden is dat klaarblijkelijk niet volledig gelukt. Er is nu een herkansing voor het sociaal overleg. Er waren afspraken gemaakt, maar die worden niet of niet steeds nageleefd. Op welke manier gaat u dat doen? Het probleem bestuderen, zal niet voldoende zijn. We moeten aan de betrokkenen zeggen dat dit niet langer kan, want dat ze een land, werknemers, en de schoolgaande jeugd gijzelen. Ik begrijp dat u het sociaal overleg niet wilt hypothekeken, maar ik verwacht wel een iets krachtadiger houding. Vorige keer is dat niet gelukt door te onderzoeken en te bekijken.

Het tweede luik zijn de aangezegde stakingen. Onze fractie betreurt dat u daarin niet verder wilt gaan. Ook op het federale niveau zijn er discussies naar aanleiding van een staking bij het openbaar vervoer, bij de NMBS. Onze fractie is ervan overtuigd dat er minstens in de ochtend- en avondspits wel een soort minimale dienstverlening moet zijn. We betreuren dat u daar niet over wilt nadenken en niet wilt onderzoeken hoe dat mogelijk kan zijn. Als u ons zou kunnen overtuigen met argumenten dat er een onderzoek of een bevraging is gebeurd, en dat het onmogelijk is om die en die reden, dan is dat een andere zaak. Maar dit is een principiële weigering. Er zal geen meerderheid voor bestaan in de Vlaamse Regering, neem ik aan, om dat zelfs maar te onderzoeken. Dat betreuren wij.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Naar aanleiding van het debat met de heer van Rouveroy heb ik heel uitvoerig uitgelegd waarom het zo moeilijk is. Een van mijn stellingen was dat je de praktische uitvoering van zo'n minimale dienstverlening eens moet bekijken. Welke bus laat je rijden en wat doe als er 400 of 500 mensen op die ene bus staan te wachten? Wie geef je prioriteit om in te stappen? Zeker voor bussen is dat de totale chaos. Je moet het netwerk eens bekijken, en het woon-werkverkeer.

We hebben daarover grondig gediscussieerd. Ik wil dat debat nog eens aangaan, maar het is al gedaan. Het is niet alleen principieel, het lijkt me ook praktisch heel moeilijk te regelen. Er is een wet van 19 augustus 1948 waarin de minimale dienstverlening wordt geregeld, maar openbaar vervoer zit daar niet in. Men had toen ook wel motieven om het niet te doen.

U zegt dat het sociaal overleg heeft gefaald. Ik wil dat nuanceren. De heer Yüksel heeft een schriftelijke vraag gesteld, die ter beschikking is. Ik heb er op 5 oktober op geantwoord. In mijn antwoord staat een overzicht van het aantal officiële stakingsdagen en wildestakingsdagen en de evolutie daarvan. In 2006 waren er zelfs 22 wildestakingsdagen. Het is goed om dat eens te bekijken. We evolueren niet van nul naar gigantisch veel. Dat wil ik even nuanceren.

Het is wel de eerste keer in heel lange tijd dat De Lijn wordt geconfronteerd met een besparingsscenario. Dat is noodzakelijk. Het is niet echt sympathiek als je als nieuwe minister bevoegd wordt voor De Lijn. Ik heb gezegd dat we gaan proberen de efficiëntie te

verhogen door fijnmazig het aantal lege kilometers proberen te verminderen. Dat is de moeilijkste opdracht. Als ik zou zeggen dat we gewoon honderd lijnen zouden schrappen, dan zou dat hier en daar misschien wat turbulenties veroorzaken. Nu echter ga je in de organisatie tot op het rittenniveau van de chauffeur ingrijpen. Ik heb er begrip voor dat men daar soms last mee heeft. De Lijn moet heel zorgzaam zijn in de communicatie daarover. Ik heb geen begrip voor de wilde stakingen. Je moet dat ongenoegen afwegen tegen het leed dat je berokkent bij de mensen. U hebt gelijk: als je niet weet dat er wordt gestaakt en op een bus staat te wachten die niet komt, is dat verschrikkelijk vervelend.

We moeten die wilde stakingen dus vermijden, maar dat wil niet zeggen dat het sociaal overleg in de voorbije jaren niet goed gewerkt heeft. We zitten in een besparingsscenario. Er zijn in het verleden nog wilde stakingen geweest. In 2010 zijn er zeven wildestakingsdagen geweest. Ik zou liever hebben dat het er nul zijn. Als de nieuwe cao er aankomt, moeten we kijken hoe we dat meer kunnen verhinderen. Moeten we dat sanctioneren? Ik weet het niet. De Lijn moet dat eerst met de vakbonden onderhandelen. Als minister moet ik hun die kansen geven. Dat is decretaal geregeld.

Die schriftelijke vraag is beschikbaar. U moet er rekening mee houden in uw visievorming. Daarin vindt u het overzicht van hoe het in het verleden was. Dat is belangrijk om de vorige cao te kunnen evalueren. Het gaat om de schriftelijke vraag nummer 53 van 5 oktober 2010.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, men moet dat wel federaal regelen.

Mevrouw Annick De Ridder: Wij willen dit debat voeren op zowel het federale als het Vlaamse niveau naar aanleiding van de treinstaking. Dat is de aanleiding van mijn vraag in oktober. Er waren toen ook wilde stakingen bij De Lijn. Wij willen dit als een geheel zien.

De voorzitter: Ik geef u een interessante suggestie. Ik heb hier een wetsvoorstel houdende de verplichting om sociale verkiezingen uit te schrijven in de openbare sector. Dat gaat ook over het sociaal overlegorgaan. Daarin wordt bepaald wat men onder minimale dienstverlening verstaat. Het werd indertijd ingediend door de heren Danny Pieters en Geert Bourgeois. Ik geef u dat ter overweging mee. Het document, dat ik u ter beschikking wil stellen, dateert van 29 januari 2002. Dit is een interessante suggestie, want de heer Bourgeois is nu viceminister-president. U kunt nooit weten waarvoor u dat kunt gebruiken.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, ik geef u ook mee dat er wellicht evenveel voorstellen van liberale signatuur zullen zijn in de Kamer of in de Senaat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■