



Vlaams  
Parlement

vergadering **C285 – OPE22**  
zittingsjaar 2010-2011

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 23 juni 2011

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijverbod voor vrachtwagens op zondag - 2297 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van de Waalse minister van Openbare Werken voor een zondags vrachtwagenverbod - 2308 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over schade aan wegen door omleidingen tijdens werken aan gewestwegen - 2264 (2010-2011)	8
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de responsabilisering van gemeentebesturen inzake het openbaarvervoersbeleid - 2388 (2010-2011)	11
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dekkingscoëfficiënt bij De Lijn - 2396 (2010-2011)	14

■

**Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**

**Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het rijverbod voor vrachtwagens op zondag - 2297 (2010-2011)**

**Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het pleidooi van de Waalse minister van Openbare Werken voor een zondags vrachtwagenverbod - 2308 (2010-2011)**

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

**De heer Dirk Peeters:** Voorzitter, ik zal deze vraag kort houden, ik meen dat de meeste collega's op de hoogte zijn. Het Waalse Gewest doet onderzoek naar het invoeren van het rijverbod voor vrachtverkeer op zondag en had daarover blijkbaar overleg met de Vlaamse minister.

Minister, in de ons omringende landen, Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, bestaat een dergelijk verbod al. Ik heb trouwens vastgesteld dat een dergelijk verbod in bijna heel Europa bestaat, want ook in Tsjechië, Hongarije, Oostenrijk, Zwitserland, Roemenië, Bulgarije en Italië is er een rijverbod op zondag. Ik wist zelf niet dat het zo uitgebreid was, wij moeten dit dus zeker ook eens bekijken.

In Vlaanderen stuit het voorstel op niet veel verzet. Ik heb alleen over verzet van de Belgische federatie voor handel en diensten kunnen lezen en ook de vakbonden maken voorbehoud en koppelen bepaalde voorwaarden aan het rijverbod. Mij lijkt het logisch in de Europese context dat ook wij dit rijverbod zouden invoeren in Vlaanderen, en bij uitbreiding in België.

Indien we het invoeren, kunnen we mijns inziens ook besparen. Nu zitten we met investeringen voor parkings aan de grenzen, meer bepaald parkings voor vrachtwagens die staan te wachten omdat men in het buitenland niet mag rijden op zondag.

Minister, hoe staat u tegenover dit voorstel? Hoe is het overleg met uw Waalse collega verlopen? Hoe verloopt het verdere overleg in België?

Wat is de planning en wat is het tijdpad? Hebt u zicht op de verdere aanpak hiervan in Europa?

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Voorzitter, minister, op 23 mei 2011 vond een gesprek plaats tussen de Waalse minister van Openbare Werken, Benoit Lutgen, en u. Uw Waalse collega voerde zijn pleidooi om, net zoals in een aantal andere Europese landen, een verbod op vrachtwagens in te voeren op zondag. Hiervoor bestelde hij een nieuwe studie, nadat een eerdere studie onder meer had gewezen op het negatieve effect van een dergelijke maatregel op de maandagfiles. De Waalse minister wil nu de economische effecten verder laten onderzoeken en hij wil al een beslissing nemen tegen het einde van het jaar.

De mogelijke invoering van een verbod op vrachtverkeer op zondag in Wallonië zorgde natuurlijk meteen voor een aantal reacties. Comeos, de federatie voor de handel en diensten in België, en de transportfederatie FEBETRA uitten reeds hun ongerustheid. Niet alleen dreigen de files op maandag te vergroten – wat de eerste studie al aantoonde – met een hogere uitstoot tot gevolg, maar ook de havens zouden schade ondervinden.

Ik heb deze vraag om een nog andere reden gesteld. Bepaalde sectoren dreigen immers extra te worden getroffen door een dergelijk verbod. Ik denk in het bijzonder aan seizoensgebonden bedrijven. Vorige zomer heb ik als parlamentslid een Voka-stage mogen doen in de Tiense suikerrafinaderij. Men heeft mij toen al gewaarschuwd voor het feit dat Wallonië aan zo'n verbod dacht en gevraagd of Vlaanderen daar alstublieft tegen kan zijn. Het gaat immers

om campagnes wanneer de suikerbiet op het land staat en wordt gerooid. Dat gebeurt van september tot januari en in die periode werkt men daar ongeveer zeven dagen op zeven. Er is wel een kleine rustpauze, net op zondag, maar toch wordt er ook op zondag gereden, al is het dan misschien in de avondperiode en 's morgens vroeg. Er zijn in elk geval dagelijkse transporten naar fabrieken van de groep, ook naar fabrieken in Wallonië. Bepaalde bedrijven wensen ook expliciet te leveren of beleverd te worden zondag. Ze willen dat niet voor hun plezier, maar uit noodzaak, het feit dat ze er nu al voor kiezen hoewel werken op zondag sowieso duurder is, toont dit aan.

Vorige week zijn we met een aantal collega's op bezoek geweest bij het distributiecentrum van Delhaize in Zellik/Asse. We hebben daar ook vastgesteld dat het zaken zijn die dag in dag uit draaien, ook op zondag. Het lijkt me belangrijk voor de Vlaamse economie om niet zomaar mee te gaan met dit idee. Het lijkt me ook niet goed dat Wallonië het alleen doet, zonder Vlaanderen.

Minister, ik heb een pak vragen hierover. Welke voordelen ziet uw Waalse ambtsgenoot eigenlijk in een rijverbod voor vrachtwagens op zondag? Wat zijn zijn redenen om dit per se te willen invoeren?

Deelt u al dan niet zijn mening en maakte u uw standpunt meteen duidelijk op de vergadering van 23 mei jongstleden? Mogen wij dat standpunt kennen?

Door wie wordt de studie uitgevoerd die minister Lutgen heeft besteld? Ik neem aan dat die enkel de effecten op de Waalse economie zal berekenen. Is het dan niet aangewezen dat de Vlaamse overheid ook een eigen overzicht oplijst van de mogelijke gevolgen op ons leefmilieu en op de Vlaamse economie, en meer bepaald op de havens en de seizoensgebonden bedrijven, maar ook op de distributiebedrijven? Of gebeurde dit reeds en kunt u ons hierover inlichten?

Hoeveel vrachtwagens rijden er momenteel gemiddeld op een zondag op Vlaamse wegen? En hoeveel op een gewone weekdag? Heeft men enig zicht op het percentage vrachtwagens van het totale aantal dat onze Vlaamse wegen gebruikt, dat een herkomst of een bestemming heeft die ook over Waals grondgebied gaat? Een moeilijke vraag, maar u begrijpt wat ik bedoel.

Bestaat de mogelijkheid om dit aspect in het kader van de in 2013 geplande kilometerheffing op vrachtwagens gewoon mee te nemen? Misschien kan elk gewest op dat moment een eigen tarief bepalen om op bepaalde momenten het vrachtverkeer te ontmoedigen zonder het daarom meteen te verbieden – een heel ander uitgangspunt?

Hebt u reeds overleg gehad met Comeos, FEBETRA en de vakbonden over dit Waalse voorstel? Of is een gesprek of een bevraging hierover, nog gepland?

Kan het Waalse Gewest een dergelijke beslissing eigenlijk autonoom nemen indien Vlaanderen zich hiertegen zou verzetten? Zijn er binnen de Europese ministerraden al debatten gevoerd over dit thema naar aanleiding van het zondagse vrachtverbod in die andere landen? Is er hier dan eigenlijk geen sprake van een schending van het Europees Verdrag inzake het vrij verkeer van goederen?

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

**De heer Jan Verfaillie:** Het gaat hier inderdaad om een zeer specifiek probleem. Dat probleem concentreert zich vooral in de grensregio's. Ik heb het dan over de overgang tussen België en Frankrijk. In die grensregio worden we met verschillende problemen geconfronteerd. Zo ligt de prijs van diesel in Groot-Brittannië en Frankrijk hoger dan in België. We worden dan ook overspoeld door vrachtwagens die komen tanken in onze industriezones.

In Frankrijk mogen vrachtwagens doorrijden tot in Calais. Op alle andere autostrades in Frankrijk hebben zij een soort doorgangsbewijs nodig waaruit blijkt dat ze zich ook op zondag op de weg mogen begeven. Het resultaat is dan ook dat er in de grensregio een enorme concentratie ontstaat van vrachtwagens die wachten tot zondagavond 22 uur om hun

reis te kunnen voortzetten. Dat zorgt voor problemen inzake parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens.

Op de parking in Mannekensvere heeft men al paaltjes moeten plaatsen langs de autosnelweg zelf om te vermijden dat men in de aanloop- en uitloopstrook van de parking zou parkeren. In Veurne is er in alle industriezones een parkeerverbod voor vrachtwagens ingevoerd langs de openbare weg omdat de situatie niet houdbaar was. Er waren problemen zoals de beschadiging van het openbaar domein, onveiligheid voor de daar gevestigde bedrijven enzovoort.

Minister, u hebt nu plannen om de parking in de omgeving van Westkerke beter uit te rusten met parkeerfaciliteiten voor vrachtwagens. In Frankrijk heeft men op de autosnelweg in de richting van Calais ook voorzien in een aantal parkeerfaciliteiten, maar al die parkings zijn wel afgesloten. Kent u de reden daarvoor? Indien niet, kunt u me die ook later nog meedelen.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Ook ik ben net als u allen op 19 mei via de media op de hoogte gebracht van het feit dat Waals minister van Openbare Werken, Benoît Lutgen, een verbod zou overwegen op het Waalse grondgebied voor vrachtwagens op zondag. Ik had toevallig al een afspraak gepland met minister Lutgen op 23 mei. Dat bood me de gelegenheid om dit met hem te bespreken.

Volgens minister Lutgen zit de Waalse regio tussen twee vuren. In een aantal buurlanden zoals Frankrijk en Duitsland bestaat er een verbod op vrachtvervoer op zondag. In andere landen zoals België en Nederland is dat niet het geval. Minister Lutgen heeft de intentie een studie te bestellen die objectief weergeeft wat de voor- en nadelen zijn van zo'n vrachtverbod op zondag. Wanneer blijkt dat er duidelijke argumenten pro zijn, dan vindt hij dat dit zou moeten worden geregeld op Europees niveau. Omgekeerd, dus wanneer blijkt dat er geen argumenten pro zijn, dan zou het ook beter zijn om dat verbod op te heffen.

Ik kan minister Lutgen niet verbieden om een onderzoek te voeren. Ik heb akte genomen van zijn intenties maar ik heb er wel aan toegevoegd dat Vlaanderen niet de intentie heeft om een zondagsverbod op vrachtwagens in te voeren. Ik heb hem ook gewezen op de onmiddellijke signalen die ik heb ontvangen van de logistieke sector naar aanleiding van de berichtgeving in de media. Ik heb minister Lutgen gevraagd de Vlaamse logistieke sector zeer nauw bij het onderzoek te betrekken.

In de rand van dat gesprek hebben wij het ook gehad over de effecten die het plotse rijverbod op vrachtwagens heeft gehad naar aanleiding van de winterprik. Die effecten waren bij ons heel goed merkbaar. Wanneer een verbod wordt ingevoerd, moet men ervoor zorgen dat de vrachtwagens op het eigen territorium kunnen worden opgevangen.

Vlaanderen heeft een heel specifieke context. De capaciteit van de parkings langs de snelwegen is vandaag ontoereikend om op piekmomenten alle vrachtwagens op te vangen. De vertrekplaatsen en de bestemming van een transport, de uren van verbod, de vraag of de ferrydiensten hun uurregelingen aanpassen aan dat verbod zijn allemaal zaken die een invloed kunnen hebben op dit probleem.

Het is wel een feit dat het verbod in Frankrijk en Duitsland onze vrachtwagenparkings onder druk zet. De effecten zijn zichtbaar. Vrachtwagens parkeren liefst zo dicht mogelijk tegen de landsgrenzen. De heer Verfaillie zei het ook al. Dat moet dus worden bekeken.

Ten tweede, ik heb niet de bedoeling om dat verbod hier in te voeren. Ik ben daarover duidelijk. Wij worstelen met een congestie van onze wegen. Als de vrachtwagens niet meer zouden mogen rijden, dan zullen zij 's zaterdags of 's maandags rijden, en dan de spits belasten. Wij moeten met die zaken rekening houden. Maar nogmaals, ik heb niet de bedoeling om dat verbod hier in te voeren.

Wat is een vrachtwagen? Het is een interessante vraag. Een vrachtwagen is een voertuig met een maximaal toegelaten massa van meer dan 3,5 ton en geschikt voor goederenvervoer. Ik heb niet gezien dat minister Lutgen van plan is om dat verbod snel in te voeren. Er is daarvoor trouwens een samenwerkingsakkoord nodig. Hij wil wel de impact kennen. Er is trouwens al een onderzoek naar de impact uitgevoerd. In Frankrijk en Duitsland geldt het verbod vanaf 7,5 ton, maar er zijn uitzonderingen voor het vervoer van bederfbare goederen en landbouwproducten en dergelijke.

Wat het maandagochtendeffect betreft, zijn in 2005 metingen uitgevoerd op de E19-noord, in Antwerpen. Daaruit blijkt dat op zondagavond een toename van het vrachtverkeer wordt vastgesteld. De invoering van een rijverbod zou wellicht betekenen dat die vrachtwagens 's maandags zullen rijden.

Het gemiddelde aantal vrachtwagens op een gemiddelde zondag in Vlaanderen is een gevaarlijk cijfer, want achter dat gemiddelde zitten erg gevarieerde cijfers. Uit het eerste Verkeersindicatorenrapport blijkt dat de verhouding van het aantal vrachtwagens dat op zondag rijdt tot het aantal dat op een gemiddelde werkdag rijdt van weg tot weg erg kan verschillen. Op de R2, tussen de ring en de haven, bedraagt het verschil minimaal 3 procent, maar het verschil bedraagt 55 procent voor de E40, tussen Jabbeke en Duinkerke. Een nationaal 'gemiddelde' zegt dus niet veel.

Ik geef de absolute cijfers. Op de R2, tussen de ring en de haven, zijn het gemiddeld 190 vrachtwagens op zondag tegenover 6110 op een werkdag. Voor de E40, tussen Jabbeke en Duinkerke, zijn het gemiddeld 2500 vrachtwagens op zondag tegenover 4570 op een werkdag. Waarnemingen betreffende de herkomst en de bestemming van het vrachtwagenverkeer zijn nog niet voorhanden. Het is wel de bedoeling dat wij in de komende jaren investeren in een nummerplaatherkenningsstelsel, zodat wij daarover een goed beeld krijgen.

Een diversificatie in tarifiering van de kilometerheffing is principieel mogelijk. De drie gewesten willen een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren. De tarieven zijn nog niet vastgelegd. In theorie is veel mogelijk, maar er is een redelijke vraag van de sector om een transparant systeem in te voeren.

Op het overleg met mijn collega Lutgen heb ik uitdrukkelijk gevraagd om het Vlaamse Gewest en de sector bij het onderzoek te betrekken. Daarnaast heb ik van de logistieke sector talrijke negatieve signalen ontvangen. Het overleg met minister Lutgen verloopt goed, dus heb ik geen enkele reden om eraan te twijfelen dat hij ons niet op de hoogte zou houden. Hij zal voor dat onderzoek veel materiaal moeten verzamelen. Indien er echter geen overleg komt, dan kan dit dossier nog op een interministeriële conferentie of een bilateraal overleg worden besproken.

Op dit moment is er in Europa een rijverbod op zondag in Duitsland, Frankrijk en Griekenland, voor een gedeelte van het jaar en voor bepaalde wegen; in Groot-Brittannië, enkel in Londen; in Hongarije, voor een deel van het jaar en soms al vanaf zaterdag; in Italië, Kroatië en Luxemburg, voor bepaalde ritten; in Oostenrijk vanaf zaterdagmiddag; in Roemenië op bepaalde wegen; in Slovenië, Slowakije en Spanje op bepaalde wegen; en dan zijn er nog specifieke regelingen in Catalonië en Baskenland, Tsjechië en Zwitserland. Het beeld is dus erg gevarieerd.

Er is dus niet echt sprake van een inbreuk op het principe van het vrije verkeer van goederen. Het vrije verkeer van goederen heeft trouwens niet zozeer te maken met de regeling van de fysische verkeersstromen, maar met de 'formaliteiten' die bij een vervoer komen kijken om van het ene naar het andere punt te kunnen rijden.

Ongeveer vier jaar geleden heeft het Europees Parlement een poging tot harmonisatie gedaan, echter zonder gunstig gevolg. Ik heb geen informatie dat daarover nieuw overleg wordt gepland.

Kan Wallonië het alleen? Het verkeersreglement legt maatregelen van algemene politie-reglementering van het vervoer vast. Dat is een federale bevoegdheid. Het Waalse Gewest heeft wel mogelijkheden om ‘maatregelen van bijzondere politie inzake verkeer en vervoer’ te nemen. Door middel van een ‘aanvullend reglement’ wordt dan, in afwijking van het wegverkeersreglement, op een bepaalde plaats een specifieke regel ingevoerd. Maar als een aanvullend reglement zodanig ver gaat dat het in de praktijk eigenlijk een algemene regel wordt, is het weer een federale bevoegdheid. Bij sneeuw kan men bijvoorbeeld perfect de maatregel treffen dat het verkeer een berg niet op mag. Dat is dan een afwijking van de algemene regel in bepaalde omstandigheden op welbepaalde wegen. Ik heb geen signalen gekregen dat Wallonië dat zou willen invoeren. Het gaat over een onderzoek. Ik betwijfel of ze dat alleen zouden kunnen.

Ook als het de bedoeling zou zijn de maatregel bij decreet tot stand te brengen, kan worden betwijfeld of dit wel tot de bevoegdheden van de gewesten behoort zoals België vandaag geregeld is. Een algemene afwijking is een verandering van het algemeen politiereglement, en dat is een federale bevoegdheid.

Tot slot hebben zowel het Grondwettelijk Hof als de Raad van State er al herhaaldelijk op gewezen dat iedere overheid bij het uitoefenen van haar bevoegdheden het evenredigheidsbeginsel moet naleven. Een overheid kan bij het uitvoeren van haar beleid geen zo verregaande maatregelen treffen dat een andere overheid het moeilijk krijgt om haar beleid uit te voeren. Ik heb geen signalen gekregen dat Wallonië dat zou willen doen. De vragen zijn zo breed dat ik u natuurlijk wil antwoorden, maar Benoît Lutgen heeft dus geen signalen in die richting gegeven.

Er is een onderzoek gebeurd in Wallonië. Ik zal het u laten bezorgen.

Mijnheer Verfaillie, ik kan nu niet uit het blote hoofd zeggen wat wanneer gaat gebeuren op de parkings. Ik heb een kaartje waar alle nevenbedrijven op staan. We hebben een aantal parkings die nu geëxploiteerd worden. We proberen systematisch bij de hernieuwing van onze concessies meer ruimte en meer parkeerplaatsen te creëren. We zetten in op veiligheid. De federale overheid heeft onlangs beslist om vier parkings aan ons over te dragen. Dat zal hopelijk snel gebeuren, het is een principiële beslissing. Zodra die parkings ons eigendom zijn, kunnen we werk maken van de herinrichting. Het zijn vier grensparkings. Rekkem is er één van.

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

**De heer Jan Roegiers:** Horen die parkings bij de grensposten?

**Minister Hilde Crevits:** De gronden zijn al eigendom van de Vlaamse overheid. Ik weet niet of u de situatie daar kent. De grenspost staat daar pal midden in dat gebied. We maken met de federale overheid de afspraak dat daar nog een lokaal beschikbaar blijft, een bepaald aantal vierkante meter, voor eventuele activiteiten. Dat kan perfect worden geïntegreerd in een nieuw gebouw dat we gaan plaatsen. Dat oud gebouw moet daar weg. We kunnen daar zo geen fatsoenlijke parking – of iets anders, want dat is een zone met hoge potentie – inrichten.

**De heer Jan Roegiers:** Ik vraag dat omdat het een van de 31 geblokkeerde dossiers is die gisteren aan bod kwamen in de plenaire vergadering.

**Minister Hilde Crevits:** Ik heb geen bericht dat dat nu geblokkeerd zit. Men heeft dat principieel beslist.

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

**De heer Dirk Peeters:** Minister, het gaat niet op dat heel Europa dat zondagsverbod invoert, en dat België en Nederland als enige twee nog weerstand bieden. Dan kunnen we de redenering omdraaien. Dat verbod is juist de reden dat we op zondag minder vrachtwagens tellen. Waar zouden ze immers vandaan moeten komen als ze overal een zondagsverbod krijgen? Dat is een antwoord op de vraag die we ons moeten stellen.

Aan de andere kant zijn er om praktische redenen in het buitenland alom uitzonderingsmogelijkheden van toepassing. Denk maar aan landbouwvoertuigen en koelwagens. Dat we geen rijverbod hebben op zondag, is net de oorzaak van de investeringen aan de parkings. We verplichten onszelf om die opvang op de parkings te organiseren, want ze kunnen nog altijd verder rijden tot aan onze buitengrenzen. Met een verbod zouden ze waarschijnlijk al aan de Duitse en Nederlandse grens stoppen.

Er zijn ook voordelen aan dat verbod op zondag. We moeten dat doen binnen een Europees overlegd model. Ik heb al die modellen bekeken, ik ben een beetje geschrokken van al die verschillen. Het debat moet op dat niveau worden gebracht. De studie die Wallonië voorstelt, is daar misschien een goede aanleiding toe.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Minister, ik ben heel tevreden met uw duidelijk antwoord dat er in Vlaanderen alleszins geen intentie bestaat om zo'n zondagverbod voor vrachtwagens in te voeren. Ik ben wel benieuwd naar wat die tweede Waalse studie tegen het einde van het jaar zal opleveren. Ik hoop dat de Vlaamse logistieke sector voldoende wordt betrokken en ik ben benieuwd naar de reactie van de Waalse minister. Misschien kunnen we dan het debat opnieuw voeren.

Mijnheer Peeters, als Vlaanderen ooit zoiets zou moeten doen, dan zal het inderdaad in Europees verband zijn. We moeten dat niet in ons eentje doen. Europees kunnen er uitzonderingen worden gemaakt zoals die in sommige landen bestaan voor koelwagens, seizoensgebonden vervoer of landbouwproducten. Ik dacht ook aan verhuiswagens, want mensen verhuizen vaak op een zondag. Maar hoe kunnen we dat allemaal controleren? Dan kan het Europees Parlement zich daar eens over buigen. Wij moeten niet zelf het initiatief nemen.

**De heer Jan Verfaillie:** Minister, krijg ik een spontaan antwoord op de vragen over de parking in Westkerke en Oudenburg, en over de afgesloten parkings in Frankrijk, of moet ik daarover een schriftelijke vraag stellen?

**Minister Hilde Crevits:** De secretaris zal die zaken meenemen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over schade aan wegen door omleidingen tijdens werken aan gewestwegen  
- 2264 (2010-2011)**

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

**De heer Jan Verfaillie:** Minister, bij wegenwerken door het Vlaamse Gewest worden er wegomleidingen gepland langs andere gewestwegen of via wegen die niet onder het beheer van het gewest vallen, meer bepaald gemeentewegen.

Voor omleidingen via gewestwegen betekent het in de praktijk vaak dat de voertuigen een vrij grote omweg moeten maken, terwijl het aantal kilometers omweg vrij beperkt is als ze gebruik maken van enkele lokale, kleine gemeentewegen. De geplande omleidingsweg wordt dan in de praktijk vaak slechts beperkt gebruikt. Heel wat chauffeurs kennen immers die plaatselijke wegen en de mensen die ze niet kennen, maken gebruik van een gps. Dit leidt vaak tot extra schade aan de gemeentewegen en overlast en ongemakken voor de aangelanden die vaak helemaal niet gepland waren.

Over omleidingen via gemeentewegen wordt door het Vlaamse Gewest steeds vooraf overleg gepleegd met de wegbeheerder. Deze schade kan worden afgedwongen in het aanbestedingsdossier, maar indien dit niet vooraf is gebeurd, valt de opgelopen schade ten laste van de



gemeenten. De lokale overheid kan haar opmerkingen ook in de vergunning opnemen. In die gevallen wordt dan ook voor de aanvang van de werken een uitgebreide plaatsbeschrijving van de weg opgesteld.

Vaak blijkt in de praktijk dat er bij het overleg een alternatieve weg wordt uitgestippeld, maar zodra eenmaal de werken zijn begonnen, worden er dan toch nog andere lokale wegen gebruikt. Die vallen echter niet onder deze plaatsbeschrijving, en door de zwakke opbouw zijn ze vaak helemaal niet geschikt om dienst te doen als omleidingswegen. De gemeenten blijven na de werken achter met de opgelopen schade.

Ook is het zo dat er in het bestek alleen een clause wordt opgenomen als de lokale overheid daarop heeft aangedrongen. Als een gemeente niet voldoende alert is, wordt dit nogal eens vergeten. Dit blijkt vooral te gebeuren in kleine en korte ingrepen die soms achteraf heel wat langer aanslepen dan gepland.

Om deze vergetelheden in de toekomst te vermijden en te voorkomen dat de lokale overheden meermaals dienen in te staan voor herstellingen aan de wegen waarop ze helemaal niet bedacht waren, zou stelselmatig in alle aanbestedingsdossiers van het Vlaamse Gewest een clause kunnen worden ingelast. Vandaag zijn er nog te vaak betwistingen waarbij sommige aannemers alle verantwoordelijkheid van zich afschuiven en waarbij de lokale overheden achterblijven met de ellende.

Minister, ik geef een concreet voorbeeld. Een werk waarvan de aannemer beloofde het in een maand te doen, sleepte vijf tot zes maanden aan. De omleidingswegen zijn officieel de gewestwegen, maar in de praktijk zijn dat de gemeentewegen.

Minister, ziet u een mogelijkheid om stelselmatig in alle aanbestedingsdossiers van het Vlaamse Gewest een clause in te lassen zodat de schade die kan ontstaan aan sommige gemeentewegen in de buurt kan worden verhaald? Ziet u een mogelijkheid om hierover afspraken te maken met de VVSG? Ziet u mogelijkheden om deze problematiek aan te pakken?

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Verfaillie, in uw vraag hebt u al een deel van het antwoord gegeven. Op dit ogenblik worden er veel wegenwerken gedaan. Het is dan ook van belang dat er bij de voorbereiding en de uitvoering van werken op gewestwegen goed overlegd wordt tussen het Agentschap Wegen en Verkeer en de lokale overheid. Dat gebeurt meestal, maar op een aantal punten kan dat misschien beter.

Er wordt naar gestreefd om omleidingen zoveel mogelijk via gewestwegen te laten verlopen. Het gebeurt zelden via de gemeentewegen. Dat is omdat de structuur van een lokale weg vaak anders is dan die van een gewestweg. Het verkeer is ook anders. We moeten daar toch voorzichtig mee zijn.

Als de omleiding via gemeentewegen verloopt, bijvoorbeeld omdat de omrijfactor te groot is, omdat er dus te weinig gewestwegen dicht bij elkaar liggen, wordt er voorafgaand overleg gepleegd tussen gemeente en politie. Zo kunnen gemeente of stad vooraf afspraken maken om schade op hun wegen tengevolge van deze omleidingen te laten herstellen.

Samengevat, als een gemeentelijke weg is opgenomen in een officiële omleiding, kan er een plaatsbeschrijving zijn en wordt de schade ook hersteld. Is dat niet het geval, dan kan dat niet.

Sommige gemeenten maken gebruik van hun recht op schadevergoeding of op een plaatsbeschrijving in het kader van de afgeleverde vergunning voor de omleiding. In dat geval wordt een bijkomend artikel in het bestek van de aannemer ingelast om de schade te herstellen. Dat wist ik zelf niet. Naar aanleiding van dit antwoord heb ik dat geleerd. Voor de start van de werken is dat een plaatsbeschrijving, en nadien wordt onderzocht of er ten gevolge van de werken schade is ontstaan.

U hebt een teer punt aangeraakt: de afspraken gaan alleen maar over de wegen die deel uitmaken van de officiële omleiding. Omdat sommigen die officiële omleiding niet volgen, stelt u voor om een schade in een straal van x kilometer te herstellen. Dat is natuurlijk verschrikkelijk moeilijk te realiseren. Je moet bepalen wat de schade is die ontstaan is rechtstreeks ten gevolge van de wegenwerken in kwestie. Nu speel ik advocaat van de duivel, maar het zou wel eens kunnen dat een gemeente zal wachten om onderhoudswerken uit te voeren omdat ze weet dat er werken zijn op een gewestweg. Ik zie dus een aantal problemen.

Wel belangrijk vind ik het volgende, mijnheer Verfaillie. Er is een officiële omrijweg, maar die wordt vaak niet gevolgd omdat mensen graag de kortste weg nemen. Het is van belang dat er goed wordt gediscussieerd over wat de omrijweg is. Daarbij moet zeer veel zorg aan de dag worden gelegd. Als de gemeente van oordeel is dat de facto de omleiding toch via een lokale weg loopt, dan moet daarover een actief debat gevoerd worden en moet er worden gekeken hoe er kan worden vermeden, via signalisatie, dat een aantal alternatieve wegen gebruikt worden.

De suggestie in verband met de VVSG is goed. Ik weet niet hoe groot dat probleem is. Ik heb gevraagd dat mijn kabinet een contact zou organiseren tussen de VVSG en het Agentschap Wegen en Verkeer. Uit het eerste gesprek blijkt dat iedereen vindt dat er voldoende instrumenten aanwezig zijn om schade bij omleidingen op gemeentewegen aan te pakken. In een eerste fase is afgesproken dat het volgende nummer van de Mobiliteitsbrief een aantal goedepraktijkvoorbeelden zou opnemen. Daarop kunnen misschien reacties volgen zodat we kunnen zien of het nu eigenlijk een probleem is en hoe groot dat probleem nu eigenlijk is.

Uit het eerste overleg is gebleken dat er niet onmiddellijk een nood bestaat om de afspraken die er vandaag zijn, helemaal te herzien. Ik heb in elk geval iets bijgeleerd door deze vraag.

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

**De heer Jan Verfaillie:** Ik ben altijd blij als ik de minister iets kan bijleren.

Minister, ik denk inderdaad dat er een aantal mogelijkheden bestaan, ik ben daar ook van op de hoogte. Het grote probleem is dat als stedelijke diensten en de lokale politie rond de tafel zitten met de administratie over de omleidingswegen, de administratie zegt dat de officiële omleidingsweg via een gewestweg moet gaan, zelfs als dat 10 tot 15 kilometer omrijden betekent. Ze weet ook dat indien de officiële omleiding via een gemeenteweg gaat, de gemeente hoogstwaarschijnlijk zal vragen om te kijken naar de schade om die dan achteraf eventueel via een verdeelsleutel zou worden hersteld. Daar zie ik een probleem, minister.

Ik zie nog een probleem. Er is een concreet voorbeeld waar ik persoonlijk echt wel het slachtoffer van ben, namelijk werken die veel te lang aanslepen en waar de aannemer de maximale boetes moet betalen aan het Vlaamse Gewest omwille van overschrijdingen van termijnen en dergelijke meer. De werken zouden een maand duren, maar in de praktijk duren ze vier tot vijf maanden. Al die lokale wegen worden gebruikt als niet echt officiële omleidingswegen. Ondertussen krijgt het Vlaamse Gewest wel de boetegelden binnen. Die zouden toch ten minste moeten kunnen worden gebruikt om een aantal herstellingen uit te voeren ten gunste van de lokale besturen als een kleine compensatie. Uw diensten hebben dat niet in de hand, dat weet ik ook, bijvoorbeeld als je met een moedwillige aannemer te maken hebt. Daar zouden toch een aantal mogelijkheden moeten zijn.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Als we zoiets zouden overwegen moet dat met de VVSG worden besproken. Daar is die nood er niet. Ik wil nog eens aankaarten hoe het zit met werken die veel te lang duren. In elk geval lijkt me een algemene regeling in Vlaanderen dat er een schadevergoeding zal worden uitbetaald, zeer moeilijk. Dat specifieke probleem wil ik nog wel eens opnemen. Het vreemde is echter dat dat bij de VVSG niet als een probleem werd ervaren. Misschien moet u me de precieze situatie van uw voorbeeld eens bezorgen.

**De heer Jan Verfaillie:** De gewezen voorzitter van de raad van bestuur van de VVSG en ikzelf zullen er een probleem van maken.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de responsabilisering van gemeentebesturen inzake het openbaarvervoersbeleid - 2388 (2010-2011)**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Minister, momenteel wordt er niet alleen aan de gewestwegen in Vlaanderen gewerkt, maar in sommige gemeenten en regio's is het aantal wegenwerken niet meer te overzien. In sommige regio's moet je al echt goed je weg kennen om nog op je bestemming te geraken. We hebben hiervoor in deze commissie ook een voorstel van resolutie over de coördinatie bij openbare werken goedgekeurd waarbij afspraken zullen moeten worden gemaakt over de uit te voeren werken, dit om chaos, die we vandaag in vele regio's kennen, te vermijden.

De chaos die ontstaat door wegenwerken treft ook het openbaar vervoer, dat waarschijnlijk door al deze wegenwerken met een enorme puzzel wordt geconfronteerd, en met de vraag waar men nog openbaar vervoer kan aanbieden. Maar wegenwerken blijven uiteraard noodzakelijk, en elk plein of straat moet ook wel eens verfraaid worden.

Op de persconferentie van De Lijn eind mei, waar het jaarrapport 2010 werd voorgesteld – dat wij als parlementsleden pas vandaag ontvingen –, verwezen voorzitter Jos Geuens en directeur-generaal Kesteloot naar de 7000 omleidingen, of zowat 20 per dag, tengevolge van het groot aantal wegenwerken in Vlaanderen. Volgens De Lijn is daardoor het aantal afgelegde kilometers en dus ook het verbruik fel gestegen.

Natuurlijk leiden wegenwerken ook tot onduidelijkheid voor de burger: waar moet ik mijn bus nog nemen, waar kan ik nu nog een halte vinden? De communicatie hierover met de reiziger is niet altijd zo evident. De Lijn heeft hiervoor een e-mailservice in het leven geroepen om de reizigers te informeren over omleidingen. Die blijkt zeer succesvol te zijn. Een lovend initiatief dus.

Maar minister, de reactie van De Lijn op al deze wegenwerken en de extra inspanningen die zij hiervoor moeten leveren, was niet bepaald fraai te noemen. Directeur-generaal Kesteloot stelde dat hij de kosten van omleidingen in kaart wil brengen en wil nagaan hoe zij degene die deze kosten veroorzaken, kunnen responsabiliseren. Met andere woorden: hoe kan ik de kostprijs voor de omleiding, zijnde extra rij-uren, extra chauffeurs, extra brandstof, extra personeel die de omleiding in kaart moeten brengen en een andere reisroute moeten uitwerken, doorrekenen aan de gemeentebesturen en bijgevolg weer diezelfde burger meer gemeentelijke belasting laten betalen?

Minister, wegenwerken zijn voor niemand leuk, ook niet voor de modale burger die met zijn wagen naar het werk moet. Ook niet voor de transportsector, die vertraging oploopt door wegenwerken en daardoor ook economisch verlies lijdt. Maar het doorrekenen van kosten voor deze last door een openbaarvervoermaatschappij die gesubsidieerd wordt door de overheid, is maar al te gortig.

Minister, waar ik me wel in kan vinden, is de andere opmerking over de inrichting van de infrastructuur. Daar hebben we in het verleden zelfs tijdens een vragenhalfuurtje in de plenaire vergadering een discussie over gevoerd, en dat is de discussie over de verkeersdrempels. De verkeersdrempels vormen inderdaad een bron van luchtverontreiniging.

Er moet onderzocht worden of het nog wel verantwoord is om verkeersdrempels aan te leggen in straten waar veel doorgaand verkeer rijdt.

Minister, het is duidelijk dat de samenwerking tussen De Lijn en de lokale besturen in vele gevallen verzuurd is. Enerzijds moet De Lijn openbaar vervoer aanbieden, maar anderzijds is De Lijn te veel meester in het uittekenen van het openbaarvervoerbeleid. Vele gemeenten worden overstelpt met verschillende buslijnen die allemaal een verschillende kant oprijden, en meermaals per dag – tot 32 keer per uur – door diezelfde straten rijden, waardoor die straten onleefbaar geworden zijn.

Wanneer een gemeente vragende partij is om het aantal buslijnen of een traject te herzien, worden zij geconfronteerd met ofwel een radicale ‘njet’ ofwel krijgen zij voor deze trajectherziening een torenhoge factuur voorgeschoteld, waardoor het bestuur afziet van een trajectherziening, en de burgers in deze onleefbare straten verweesd en misnoegd achterblijven.

Minister, het is tijd, hoog tijd, dat de stijl en de manier van werken van De Lijn met de lokale besturen verandert, in het belang van de reiziger en van de burger in wiens straat openbaar vervoer wordt georganiseerd. En niet in het belang van alleen De Lijn, die tenslotte geen concurrentie ondervindt, en zich heer en meester voelt, omdat zij in Vlaanderen een monopolie inzake openbaar vervoer heeft.

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

**De heer Jan Roegiers:** Voorzitter, minister, mevrouw Van den Eynde, dat ik het niet eens ben met de teneur van uw vraagstelling, zult u wel begrijpen. Ik hoor u zeggen dat sommige gemeenten overstelpt worden met buslijnen. Er zijn nogal wat gemeenten die blij zijn dat ze openbaar vervoer hebben. Het is dus maar hoe je het bekijkt.

Het is juist dat er tussen De Lijn en gemeentebesturen in sommige gevallen beter moet worden gecommuniceerd, maar ook omgekeerd moet het beter. Om de balans een beetje in evenwicht te brengen, wil ik u een voorbeeld geven van iets wat mij vorige week is gemeld. Een gemeente stuurt maandagochtend om acht uur een mail naar De Lijn om te zeggen dat er wegwerkzaamheden zijn op een van haar gemeentewegen. Om kwart voor negen stuurt de gemeente opnieuw een mail naar De Lijn om te vragen wat de omleiding is, want er zijn klachten van inwoners die niet weten waar ze nu de bus moeten nemen. Die gemeente had dit dus ook een aantal weken eerder kunnen doorgeven. Ik hoor dat het geregeld een probleem is dat gemeenten hun wegwerkzaamheden niet of niet tijdig doorgeven.

Ik pleit dus voor een beetje evenwicht tussen de twee en een zo goed mogelijke wederzijdse communicatie.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Voorzitter, collega's, ik geef misschien een dubbel antwoord, want de heer Roegiers heeft al een aantal antwoorden gegeven. Bovendien is er al een discussie geweest.

Op 31 maart van dit jaar is er door de heer Dirk Peeters een vraag gesteld waarin ook de wegenwerken aan bod zijn gekomen. Ik verwijs ook naar het antwoord dat daar is gegeven.

De relatie tussen De Lijn en steden en gemeenten is een bijzonder aandachtspunt, ook voor mezelf. In de beheersovereenkomst is er specifiek naar verwezen omdat er in de beide richtingen beter kan worden gecommuniceerd. Ik geef een voorbeeld. Als De Lijn beslist om een aantal operationele verbindingen vroeger of later te doen of wijzigingen wil doorvoeren, gebeurt dat via een schriftelijke procedure en per brief. Ik persoonlijk vind dat je beter om de zoveel maanden samenkomt om na te gaan wat er kan veranderen. Het gebeurt nog altijd per brief. Ik heb vorige week nog een incident meegemaakt, en dat is niet echt aangenaam.

Omgekeerd verbaast het mij enorm – de heer Roegiers heeft daar gelijk in –, dat men in een aantal gevallen van straatwerken vergeet De Lijn op de hoogte te brengen. Ik vind het zeer

vreemd dat dat soms zeer laattijdig gebeurt. Ik vind het belangrijk dat daar een automatisch plan van aanpak is. Als er wegenwerken zijn, zou men onmiddellijk moeten kunnen nagaan of De Lijn tijdig op de hoogte werd gebracht en of ze voldoende tijd had om omleidingsroutes vast te leggen. Het is evident dat er wegenwerken moeten gebeuren, maar alle weggebruikers moeten worden gerespecteerd.

Ik denk dat De Lijn de nodige inspanningen doet om de reizigers informatie – ook digitaal – te geven over de omleidingen die er zijn. Als De Lijn echter zelf te laat op de hoogte gebracht wordt van de wegenwerken, kan ze de reizigers niet tijdig informeren.

Het verbaast mij ook dat op de vergadering van de gemeentelijke begeleidingscommissie (GBC) of de openbare vervoercommissie (OVC) omleidingen kunnen worden besproken. Sommige kleinere werken worden daar misschien niet besproken. Maar eigenlijk zijn de instrumenten er wel om elkaar op de hoogte te houden.

Roger Kesteloot heeft vooral eerst het statement willen maken dat het nuttig is om precies te weten hoeveel omleidingen er zijn en wat de kostprijs van omleidingskilometers is. Het is niet zijn bedoeling om die door te rekenen aan de gemeenten. Het is wel nuttig dat De Lijn zicht krijgt op het aantal omleidingskilometers en op de kostprijs ervan. Elk jaar worden mij daar vragen over gesteld. Het is dus nuttig om die informatie bij te houden. Als je bijvoorbeeld weet dat er 568 omleidingen door wegenwerken zijn en dat dat in totaal x aantal kilometers zijn, weet je hoeveel extra brandstof er wordt verbruikt en wat de kost daarvan is. Het is dus belangrijk dat dat in kaart wordt gebracht.

Ik ben persoonlijk een koele minnaar van het doorrekenen van die kosten. Die werken moeten gebeuren. Het is vooral belangrijk om respect te hebben voor elkaar. Dat betekent dat je elkaar op tijd moet verwittigen, zodat het plan van aanpak op fatsoenlijke wijze kan worden besproken.

De beheersovereenkomst van de lijn heeft een uitdrukkelijke doelstelling, namelijk het beperken van het aantal omleidingskilometers. Dat betekent dat men daar efficiënt mee wil omgaan en de kortste omleiding wil volgen die in die situaties mogelijk is. Het aantal werken heeft in ieder geval invloed op het aantal omleidingskilometers. Bij de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst zal duidelijk worden of er meer of minder omleidingskilometers waren. Dan weet u ook dat u de link kunt leggen met het aantal werken.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer Roegiers, u bevestigt mijn stelling dat de verstandhouding en de communicatie tussen De Lijn en de gemeenten niet altijd even optimaal is.

Minister, er is ruimte voor verbetering en respect is absoluut noodzakelijk, maar dan wel in beide richtingen. De heer Kesteloot heeft wel degelijk gezegd dat hij de kosten wil doorrekenen. Op welke manier hij dat dan wil doen, is me niet duidelijk: aan het Vlaamse Gewest of rechtstreeks aan de gemeentebesturen? Ik hoopte dat u mij daar meer duidelijkheid over kon geven. Hij heeft het in ieder geval gezegd.

Minister, De Lijn is een openbare vervoersmaatschappij die een monopolie heeft in Vlaanderen. Zij bepaalt volledig zelf het traject dat in een gemeente wordt afgelegd. Ik leg u een concreet voorbeeld voor. Op de Prins Boudewijnlaan in Edegem komt er een lokaal politiegebouw voor vijf gemeenten. De Lijn moet daardoor een lichte trajectaanpassing doen van enkele honderden meters. Daarvoor durft men dan een zware factuur door te sturen naar het politiecollege of de gemeente Edegem. Uiteindelijk komt er dan geen trajectverlenging en is het politiekantoor niet bereikbaar met het openbaar vervoer. Ik vind dat werkelijk onverantwoord. Het openbaar vervoer staat ten dienste van de bevolking. Ik vind niet dat De Lijn zelf moet bepalen waar ze wel of niet rijdt.

In Kontich is er een ander dossier waaraan we merken dat er wat schort aan de communicatie. We hebben De Lijn gevraagd een aantal trajectaanpassingen te doen omdat de huidige verkeerssituatie onleefbaar is. Maar omdat er een zware factuur aan verbonden is, heeft de gemeente beslist geen wijzigingen uit te voeren. Zo blijven ze natuurlijk heer en meester van hun agenda en van de trajecten. Dat probleem wil ik vandaag aankaarten.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dekkingscoëfficiënt bij De Lijn - 2396 (2010-2011)**

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Wij kregen gisteren het jaarverslag van De Lijn 2010, dat eerder ook al consulteerbaar was op de website. Ik hoop dat dat boek de juiste cijfers bevat. In een artikel in De Morgen werd er op een bepaald moment gemeld dat in een eerdere versie oude cijfers werden gebruikt.

Ik heb vruchteloos gezocht naar een tabel die vorig jaar wel in het jaarverslag stond. Op bladzijde 87 stond toen een tabel analytische exploitatie 2009, met de opbrengsten en kosten waaruit je dan zelf gemakkelijk de kostendekkingsgraad kunt berekenen. In het jaarverslag van 2010 staat die tabel er echter niet meer in. Ik vind dat vreemd.

Op 31 mei 2011 vond de algemene vergadering van De Lijn plaats. Toen heeft de voorzitter wel aangekondigd dat de dekkingscoëfficiënt in 2010 bijna 16 procent zou bedragen. Is dat nu het juiste cijfer? Hoe komt men daaraan? Op zich is dat wel goed nieuws, want het betekent dat hij verhoogd zou zijn, in tegenstelling tot het jaar ervoor, toen er een lichte daling was.

In de beheersovereenkomst met De Lijn staat onder ‘Operationele doelstellingen efficiëntieverhoging’ te lezen: “De Lijn bereikt een hogere kostendekkingsgraad zonder in te boeten op comfort en dienstverlening. De randvoorwaarde op het vlak van het tariefbeleid – buiten de jaarlijkse indexering zullen de gemiddelde tarieven van De Lijn niet stijgen – bepaalt mee de marge waarbinnen deze doelstelling kan worden gerealiseerd. De Lijn legt in 2011 een strategisch plan voor waarbij er verschillende scenario’s uitgewerkt worden met betrekking tot een kwantitatief groeipad voor de kostendekkingsgraad. Hierbij wordt minstens het scenario bekeken waarbij een jaarlijks groeipad van gemiddeld 0,5 procent vooropgesteld wordt. Voor de verschillende maatregelen moet hierbij duidelijk aangegeven worden welke effecten dit heeft op de verschillende doelstellingen binnen deze beheersovereenkomst en meer specifiek op de hierboven vermelde randvoorwaarden.”

U hebt vroeger ook aangekondigd dat de definitie van de kostendekkingsgraad eenduidig zou worden vastgelegd. Er is namelijk ook een mogelijkheid om al dan niet rekening te houden met de afschrijving van kapitaalsubsidies, wat dan ook weer kleine verschillen geeft. Is de definitie van de dekkingscoëfficiënt intussen vastgelegd? Hoe verschilt die eventueel van wat vroeger meestal als definitie werd gebruikt? Wat is de nulmeting in 2010? Hoe heeft de dekkingscoëfficiënt – volgens de nieuwe definitie – zich de jongste vijf jaar ontwikkeld? Heeft De Lijn al een scenario uitgewerkt om de jaarlijkse verbetering van de dekkingscoëfficiënt met 0,5 procentpunt per jaar of 2,5 procentpunt over de periode 2011-2015 te realiseren? Of wanneer mogen we dat verwachten? *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Maar aan de andere kant: als zij een jaarverslag verspreiden waar een bepaalde cruciale tabel plots niet in staat... *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

**De voorzitter:** Mevrouw Jans heeft het woord.

**Mevrouw Lies Jans:** Ik wil me aansluiten bij de vraag van mevrouw Brouwers. Uit de eerste reactie van de minister is al duidelijk dat de studie nog niet afgerond is en dat we dat tegen het einde van het jaar mogen verwachten. Het was ook de afspraak dat u tegen dan een visie zou hebben uitgewerkt, minister.

Toch vind ik het belangrijk om even te reflecteren over de cijfers van 2010. Ik ben benieuwd naar wat de kostendekkingsgraad precies was. Ik heb net het antwoord op een schriftelijke vraag van mij gekregen. Ik had gevraagd naar de evolutie van het aantal reizigers en het tariefsysteem en de evolutie van de netto vervoersontvangsten per tariefsysteem. Als ik die cijfers bekijk, houd ik mijn hart vast. Het positieve eraan is dat ten opzichte van 2009 het aantal reizigers gestegen is met 3,7 procent of 20 miljoen reizigers. Als ik dat echter naast de totale nettovervoersontvangsten leg, zie ik dat er een stijging is van 3,4 miljoen euro of 2,5 procent. Het aantal reizigers is dus gestegen met 3,7 procent, de ontvangsten slechts met 2,5 procent.

In het kader van de discussie over de kostendekkingsgraad is dat wel belangrijk, omdat u tijdens de discussie naar aanleiding van de beheersovereenkomst duidelijk hebt gezegd dat men wat de uitgaven betreft, weinig zou kunnen doen. De kostendekkingsgraad is samengesteld uit de inkomsten en de uitgaven. Het zal heel moeilijk zijn om in te grijpen op de uitgaven. Men zou dus vooral aan de inkomstenzijde moeten werken. Maar ik zie dat het niet in verhouding is. Als ik de cijfers bekijk, zie ik dat er een daling is van het aantal reizigers die de volle prijs betalen. In 2008 was dat nog 56 procent, in 2010 53,5 procent. Langs de andere kant zien we dat de gratis en goedkope formules wel stijgen tussen 2008 en 2010, van 31 procent naar 35 procent.

Dat is een trend. Ik hoop dat die zich niet doorzet in 2011-2012. Het is wel belangrijk om verder mee te nemen. Dat ondersteunt het pleidooi van mij en anderen in deze commissie om het tariefbeleid te gaan bekijken en om daar rekening mee te houden in de scenario's voor het verhogen van de kostendekkingsgraad.

Minister, klopt het dat de kostendekkingsgraad gestegen is in 2010? Dat zou dan wat in tegenspraak zijn met de cijfers die ik hier voor mij liggen heb. Wordt er in die scenario's voor het verhogen van de kostendekkingsgraad rekening gehouden met de tariefformules, tariefdifferentiatie en zo meer?

**De voorzitter:** De heer van Rouveroij heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroij:** Ik sluit me graag aan bij de vragen en bedenkingen van de vorige spreeksters. Ook voor Open Vld is het van belang dat de kostendekkingsgraad naar omhoog gaat. We hebben hier enkele maanden geleden een bijzonder interessante studie gekregen. Er is op vraag van de minister een benchmark geweest met andere, vergelijkbare regio's. Nederland en Duitsland kunnen op dat vlak zeker richtinggevend zijn. Als er vragen zijn over wat die kostendekkingsgraad nu wel of niet inhoudt, moeten we ook de vergelijkbaarheid met die andere referentiegebieden in het oog houden. Als je appels met peren begint te vergelijken, krijg je politiek een zeer ongelukkige discussie.

Ik wil er dan ook op aandringen dat we, los van het feit dat de kostendekkingsgraad omhoog moet, die referentiegebieden in het oog houden en dat we appels met appels en peren met peren blijven vergelijken.

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

**De heer Jan Roegiers:** Als het over de kostendekkingsgraad gaat, kan ik mij nooit van de indruk ontdoen dat een aantal collega's en partijen er heimelijk de indruk mee wekken dat dit een daad van slecht bestuur bij De Lijn is. Dat is het natuurlijk niet. Die kostendekkingsgraad, zoals hij vandaag bestaat, is een weldoordachte politieke keuze geweest, die tot vandaag wordt voortgezet en die De Lijn consequent uitvoert.

Je kunt een breed debat over de kostendekkingsgraad houden. Dat is op zich voor mij geen probleem. Maar we moeten wel altijd beseffen dat dit niet iets is wat per definitie in de schoenen van De Lijn kan worden geschoven. Wij hebben die keuze op een bepaald moment gemaakt. Het zou kunnen dat op een bepaald moment in de toekomst een andere keuze wordt gemaakt. Ik wil heel consequent, als het over die kostendekkingsgraad gaat, die nuance in het debat blijven brengen.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Het is misschien interessant om eens wat uitleg te geven over de kostendekkingsgraad. Er zijn al heel wat besprekingen geweest, onder andere de benchmark en de beheersovereenkomst van De Lijn. Mevrouw Brouwers vroeg of ik de afschrijvingen van kapitaalsubsidies mee in de definitie wil opnemen. Ik zei al dat er principieel in de beheersovereenkomst staat dat het moet worden opgenomen. Die definitie is echter door De Lijn nog niet vastgelegd. Ik heb de berekening mee, zowel met als zonder.

De Lijn heeft inderdaad op de algemene vergadering van 31 mei 2011 gemeld dat de kostendekkingsgraad in 2010 16 procent bedroeg. Zij zegt – en ik vind dat een beetje sneu – dat het analytische exploitatieresultaat geen verplicht onderdeel van het jaarverslag is. Daarom heeft De Lijn het er niet in opgenomen. Dat is een vrije keuze, ik heb daar weinig in te sturen. Maar het is wel een terechte vraag: verleden jaar stond het erin en nu niet, hoe kunnen wij dan vergelijken? Ik vind het ook spijtig dat het er niet in staat. Ik deel deze kritiek.

De Lijn meldt dat de kostendekkingsgraad wordt berekend als de verhouding van de eigen opbrengsten ten opzichte van de exploitatiekosten. Mevrouw Jans, u schrijft: “opbrengsten versus aantal passagiers”. Het is meer dan dat. Het is: exploitatiekosten versus opbrengsten. Die definitie is nog niet opgenomen. Ik geef u straks de exacte cijfers.

De Lijn zegt nog dat het voor de meting van de doelstelling, het ene jaar in vergelijking met het andere jaar, van belang is dat dezelfde definitie wordt gebruikt. Maar, aldus De Lijn, het groeipad wordt niet beïnvloed door de definitie. Dan meldt De Lijn dat zowel met als zonder opname van volledige afschrijvingen, er een verbetering blijft van de dekkingsgraad met 0,8 procent. Er is dus in de twee gevallen 0,8 procent extra.

Ik geef de cijfers van de jongste vijf jaar zonder de hele uitleg daarachter. Eerst de oude definitie zonder afschrijvingen van de kapitaalsubsidies. Dat zat in 2006 op 16,8 procent; 2007: 16,1 procent; 2008: 15,2 procent; 2009: 15,0 procent; 2010: 15,8 procent. De Lijn heeft dat laatste afgerond naar 16 procent. Dit is het percentage als we de afschrijvingen van de kapitaalsubsidies erin opnemen, wat dus nog niet is gebeurd. Mevrouw Brouwers, als men in maart 2011 communiceert dat het 16 procent is, dan is dat omdat men de oude definitie heeft gebruikt. Maar dat moet dus de nieuwe definitie worden. Met de nieuwe definitie krijg je: 2006: 16,2 procent; 2007: 15,6 procent; 2008: 14,5 procent, 2009: 14,3 procent; 2010: 15,0 procent. Ze kunnen moeilijk die 15 procent communiceren omdat ze de vorige jaren de oude definitie hebben gehanteerd. Misschien moeten ze in het vervolg de twee tabellen naast elkaar zetten. Dat zou nu ook gekund hebben.

Een nuance in verband met de definiëring van de kostendekkingsgraad verrast mij. De MIVB heeft een veel hogere kostendekkingsgraad. Wat is nu het verschil? De heer Roegijs verwijst naar beleidskeuzes. Ik heb De Lijn gevraagd om eens dezelfde definitie te hanteren als de MIVB.

De MIVB heeft voor 2010 een kostendekkingsgraad ‘werking’ van 57 procent. Indien De Lijn dezelfde methodiek van de MIVB bij benadering toepast, is de kostendekking bij De Lijn ongeveer 40 procent. Ik vind dat heel vreemd. Dat komt doordat men andere zaken mee in rekening neemt. Er is dus nog een verschil in kostendekking, maar het gaat niet om het verschil tussen 16 en 57.



Ik zal dit uitklaren. Die kostendekking moet stijgen, 'point final'. Ik vind dat je in je kostendekkingsgraad volledig moet zijn. Met onze definitie steek je alles in die pot. Dat is transparant. Maar ik wil ook dat men eens die afzet in detail opmaakt. Ik vind dat men bij het voorstel om het traject te doen verhogen die analyse moet maken. Men moet nagaan hoe de definitie van kostendekkingsgraad elders is. Dan moet men de vergelijking met Brussel maken. Je moet appels met appels en citroenen met citroenen vergelijken.

Ik ben ook verrast dit hier zo te lezen. Het is mij vroeger nooit op die manier overgemaakt. Men zegt dan dat het een beetje logisch is dat de kostendekkingsgraad van de MIBV groter is. Ik kan dat wel een beetje volgen, want omdat die in een grootstedelijke omgeving werkt, gaat het om korte afstanden voor veel mensen. De exploitatie van De Lijn is ruimer en gaat van een stedelijke omgeving naar landelijke gebieden.

De heer van Rouveroy maakte een opmerking over de benchmarkstudie. Daarin werd gesteld dat de totale exploitatiekosten per 1000 dienstverleningskilometers, aantonen dat De Lijn eigenlijk wel goed bestuurd wordt, dat er geen geld over de balk wordt gegooid, en dat de overheidsbijdrage openbaar vervoer die daar door Vlaanderen in wordt gestopt, terecht werd geïnvesteerd. In antwoord op de opmerking van de heer Roegiers, kan ik zeggen dat we nu pas inzake de aanbodszijde van het openbaar vervoer op het niveau van de andere regio's zitten. We hadden daar ook een achterstand in te lopen.

Welke afspraak is er nu gemaakt? Ik heb me een beetje geënerveerd, mevrouw Brouwers en mevrouw Jans, maar neem het niet al te persoonlijk, wellicht heb ik een suikerdipje door het late uur. Maar u vroeg of ik al klaar was, terwijl de beheersovereenkomst ocharme pas een paar maanden geleden definitief werd goedgekeurd. Er werd afgesproken dat mij een aantal scenario's zouden worden voorgelegd om de kostendekkingsgraad te verbeteren. We doen dat aan de hand van de bestaande definitie. U mag niet denken dat ik nu andere definities zal zoeken om dan zo goed mogelijk uit te komen.

De oefening waarbij wordt vergeleken met de anderen, is voor mij wel nuttig. Ik wil wel eens zien hoe zij het doen en hoe zij rekenen. Ik wil wel eens weten waar we uitkomen als we dezelfde definitie gebruiken. Ik weet niet hoe fijnmazig ze dit hebben onderzocht, want ze zeggen "bij benadering". Ik wil daar ook wel eens wat uitleg over en ik wil die dan graag met u delen. Het is geen excuus om het niet te doen. De Lijn heeft de opdracht om de kostendekkingsgraad te doen stijgen en dat mag 'out of the box' gebeuren.

Er zijn een aantal instrumenten mogelijk. Als het tariefbeleid daartoe kan bijdragen, dan is dat oké, maar de heer Roegiers heeft een punt dat we een duidelijke afspraak hebben binnen het Vlaams regeerakkoord over hoe we omgaan met de tarieven. Anderzijds wil ik die afspraak ook wel soepel interpreteren inzake tariefdifferentiatie. Men mag daarmee spelen. Ik vind het een nuttige oefening om te maken en om te bekijken of men per se met één ticket in heel Vlaanderen moet kunnen rondrijden. Misschien zijn er nuttige differentiaties te maken. Ik vind het belangrijk dat De Lijn de oefening maakt. Misschien blijkt dat de kost om eraan te beginnen veel te groot is, maar het is hiervoor nu wel het moment om dit mee te nemen nu de kostendekkingsgraad moet stijgen.

Ik ga vandaag geen voorafnames doen. Het bedrijf moet die oefening maken. Het heeft daar dit jaar de tijd voor. Ik verwacht ook dat ze dat doet en dat deze commissie dat met de loep zal bekijken.

**De voorzitter:** Mevrouw Brouwers heeft het woord.

**Mevrouw Karin Brouwers:** Minister, ik had het antwoord op die laatste vraag wel kunnen voorspellen. Het was misschien een overbodige vraag. Ik had kunnen weten dat dit nog niet klaar zou zijn.

Aan de definitie hadden ze misschien wel al kunnen werken. Ik ben wel tevreden dat ze op een correcte manier de vergelijking hebben gemaakt met de MIVB. Daar gaat het over 50

procent tegenover 15 procent bij De Lijn. Maar we moeten inderdaad appelen met appelen en peren met peren vergelijken. Om meer rekening te houden met het landelijke aspect kan eventueel dezelfde oefening met TEC (Transport En Commun en Wallonie) worden gemaakt.

Minister, ik zal proberen u verder niet lastig te vallen met de kostendekkingsgraad tot het einde van dit jaar.

**Minister Hilde Crevits:** Dit is nog maar een aanzet. Voor mij is het op politiek vlak heel interessant om ieders mening te horen. Dat is veel interessanter dan één vraag om uitleg te beantwoorden. Het debat over de kostendekkingsgraad komt er, maar het bedrijf moet natuurlijk ook de kans krijgen om die oefening te maken. Ik wil de mensen van De Lijn daar niet voortdurend over bevragen. Zij moeten dat in alle rust kunnen doen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■