



Vlaams  
Parlement

vergadering **C144**  
zittingsjaar 2014-2015

Woordelijk Verslag

## **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 februari 2015

## INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over investeringsprogramma's inzake openbare werken – 1096 (2014-2015)	3
VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verwijlinteressen en het crediteurenbeheer bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – 1174 (2014-2015)	9
VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het intern boetesysteem van de vervoersmaatschappij De Lijn – 1177 (2014-2015)	13
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringscampagnes voor verkeersveiligheid – 1186 (2014-2015)	16

**VRAAG OM UITLEG van Jos De Meyer aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over investeringsprogramma's inzake openbare werken – 1096 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Jos De Meyer (CD&V):** Voorzitter, ik ben blij dat ik nog eens in de commissie Openbare Werken ben, want het is een tijdje geleden. Collega's, minister, zoals de meeste Vlaamse parlementsleden probeer ik, deze legislatuur als niet-lid van de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit, toch een aantal dossiers van openbare werken in mijn regio te volgen. Ik heb na de begrotingsbesprekingen alle documenten van Openbare Werken nog eens grondig bekeken. Bij de begrotingsbesprekingen hebben we immers onze handen vol met het bekijken van de documenten van de eigen commissie. Voor mij waren er een aantal merkwaardige vaststellingen bij het programma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Minister, u hebt een jaarprogramma 2015 overgemaakt aan de leden van de commissie Openbare Werken van het Vlaams Parlement. Nochtans is het sinds jaar en dag, sinds halfweg de jaren 90 meen ik me te herinneren, de gewoonte om een driejarenprogramma voor te leggen, met de bedoeling een visie op langere termijn te kunnen aantonen. Van de gemeenten wordt trouwens verwacht dat ze dat doen voor zes jaar.

Ik begrijp de zinsnede in de begeleidende nota helemaal niet dat u ernaar streeft om vanaf 2016 investeringsprogramma's te kunnen opstellen op basis van objectiveerbare programma's. Een twintig jaar geleden heeft AWV immers objectiveerbare criteria opgesteld om de noodzaak van de verschillende projecten te beoordelen en aldus prioriteiten op te stellen. Bijvoorbeeld, voor het bepalen van de prioriteitenlijst van de kruispunten voor de actie 'wegwerken gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen' van de Vlaamse Regering, die sinds begin de jaren 2000 loopt en nu nagenoeg voltooid is, werd een formule gebruikt waarin de cijfers van doden en zwaar- en lichtgewonden werden ingebracht die de laatste vijf jaar gevallen waren op het bewuste kruispunt. Bij mijn weten werden deze criteria tot vorig jaar nog steeds aangewend om programma's op te stellen.

Minister, collega's, ik heb het programma 2015 vergeleken met het programma 2015 uit het verleden jaar door minister Crevits goedgekeurde driejarenprogramma 2014-2016. Daarin valt al onmiddellijk op dat de kredieten gevoelig verminderd zijn, namelijk voor heel AWV van 383 miljoen euro naar 335 miljoen euro. Als iedereen moet besparen, dan ook Openbare Werken, dan ook AWV.

Maar voor de verschillende provincies zijn er voor mij toch wel een aantal merkwaardigheden. Voor Antwerpen wordt er 16,4 miljoen euro bespaard, voor Limburg wordt er 6,3 miljoen euro bespaard, voor Oost-Vlaanderen 9,7 miljoen euro en voor West-Vlaanderen 13,4 miljoen euro. Maar voor Vlaams-Brabant is er een verhoging van 4,5 miljoen euro.

Om tot de verminderde totaalcijfers te komen, werden voornamelijk projecten van structureel onderhoud en specifieke projecten die een wat langer traject moeten doorlopen, doorgeschoven naar volgende jaren.

Minister, u begrijpt dat ik op basis van deze vaststellingen toch een beetje op mijn honger blijf zitten en een aantal vragen heb. Bent u van plan om in de toekomst opnieuw een driejarenprogramma voor te leggen, zodat uw visie op langere termijn duidelijk wordt? Bent u van plan om andere parameters te

hanteren dan de objectiveerbare criteria die in het verleden werden opgesteld en gehanteerd? Zo ja, welke? Hoe is de vermeerdering van de kredieten voor Vlaams-Brabant te verklaren ten aanzien van de gevoelige vermindering van de kredieten voor alle andere Vlaamse provincies? Is het een verstandige keuze om voornamelijk projecten van structureel onderhoud en speciale projecten die een wat langer traject moeten doorlopen, door te schuiven naar volgende jaren? Dat kan, maar ik heb graag hiervoor de motivatie.

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, collega De Meyer, we zijn natuurlijk enorm verheugd om u hier weer in ons midden aan te treffen. Het sluit aan bij de toch wel mooie traditie uit het verleden.

Maar ik moet er onmiddellijk bij zeggen dat het een beetje jammer is dat u de interne nood om hier in ons midden aanwezig te zijn, niet iets vroeger hebt gevoeld, want dan had u aanwezig kunnen zijn bij de besprekingen die we hier in de commissie uitgebreid hebben gevoerd over de beleidsnota en de missing links. We hebben daarover een uitgebreid debat gehad met de minister en de heer Roelants, waarbij de verduidelijking en de argumentatie zijn gegeven waarom er nu is gekozen om alleen maar het voorlopig investeringsbudget 2015 bekend te maken. Ik denk dat dat ook heel begrijpelijk is en dat er een goede verklaring voor gegeven is.

De bezorgdheid op zich is begrijpelijk. Ik kan me perfect inbeelden dat men vanuit het parlement met zeer veel aandacht en zeer gedetailleerd al die investeringsbudgetten opvolgt, zeker vanuit de lokale context. Ik sluit me dus aan bij de vraag aan de minister hoe ver het staat met de evaluatie en de prioritering van de toekomstige projecten, en of de minister al een zicht heeft op de timing om de voorbereidende werkzaamheden te kunnen afronden en tot een verdere vrijgave van budgetten en plannen te komen.

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

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Voorzitter, minister, collega's, ik wil eigenlijk de vraag van de heer De Meyer versterken. Het is een vraag die ik zelf al meermaals heb gesteld. Ik vind het een goede traditie om net voor de stemming over de begroting een zicht te krijgen op het driejarenprogramma van AWV. Ikzelf en verschillende anderen hebben daar toen naar gevraagd. Uiteindelijk hebben we dan, na aandringen, het programma 2015 gekregen.

Ik heb bij het bespreken van de beleidsnota daar ook vragen over gesteld, om de heel eenvoudige reden dat er wel degelijk door toenmalig minister Crevits een driejarenplanning was afgeleverd aan dit parlement, dat liep tot 2016. Collega De Meyer heeft er 100 procent gelijk in dat wij regelmatig bevroegd worden door heel wat mensen over projecten die al dan niet gepland staan, over timing, budgetten en zo meer. Dat zult u zelf ook wel ervaren.

Ik vind het niet meer dan logisch dat een parlement een zicht krijgt op een planning voor een aantal jaren, die uiteraard kan worden bijgestuurd, om de heel eenvoudige reden dat openbare werken plannen, niet iets is wat je op jaarbasis doet. Zeker gezien de vaak grote omvang van de projecten en de procedures die moeten worden doorlopen, kan dat een aantal jaren in beslag nemen. Ik wil daarom collega De Meyer in zijn vraag versterken. Ook ik ben vragende partij. Ik vond ook al bij de bespreking dat het lijkt alsof hier nu wordt gezegd dat er in het verleden niet voldoende met objectieve criteria werd gewerkt en dat u aan het werken bent met een nieuw apparaat op basis waarvan u werken opnieuw gaat inschalen. Misschien is dat helemaal niet de bedoeling, minister, en dan kunt u dat zelf rechtzetten. We zijn ondertussen bijna maart, en het enige wat het

parlement ter beschikking heeft, is de planning voor 2015. Dat is op zijn zachtst gezegd geen ernstige manier van werken. In dezen heeft collega De Meyer 100 procent gelijk.

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

**Minister Ben Weyts:** Het is natuurlijk een discussie die we al hebben gevoerd, ik denk zelfs een namiddag lang, op 29 januari, op basis van een uitvoerige toelichting door het hoofd van AWV, de heer Tom Roelants.

Hier worden concrete cijfers aangehaald, cijfers waar ik toch wel belangrijke kanttekeningen bij wil maken, namelijk vanuit de vaststelling, de klassieker, dat je moeilijk appels met peren kunt vergelijken. AWV heeft mij naar aanleiding van uw vraag aangegeven dat men in het verleden bij de opmaak van de meerjarenplanning, steeds uitging van een groeiscenario.

In het verleden werden hierdoor tijdens het tweede en derde jaar van zo'n programma steeds 20 procent extra kredieten gerekend. U vergelijkt ontwerp-investeringsprogramma's. Dat stemt niet overeen met wat er uiteindelijk in realiteit werd uitgegeven. Men doet dit omdat de meeste projecten een relatief lang voortraject moeten doorlopen voordat een aanbesteding realiteit kan worden.

De cijfers die u aanhaalt, maken volledig abstractie van de beschikbaarheidsvergoedingen die intussen ook aanzienlijk zijn opgelopen. Voor de lopende projecten moeten beschikbaarheidsvergoedingen worden betaald. Die vergoedingen zijn een investering in het kader van wegen en andere infrastructurele werken.

Ik heb de leden van de commissie, zoals gebruikelijk, een ontwerp-investeringsprogramma bezorgd, enkel voor 2015. Ik heb uitvoerig toegelicht waarom. Op 29 januari hebben we hierover een discussie gevoerd. De projecten die nu zijn opgenomen in het ontwerp-investeringsprogramma voor 2015 zijn projecten die eigenlijk al een voorbereidend traject hadden. Het gaat vooral over de continuïteit van het beleid, namelijk de uitvoering van projecten die reeds gepland waren en die klaar zijn voor aanbesteding in 2015.

Mijn beleidsnota stelt inderdaad voorop – ook hierover is in deze commissie regelmatig discussie gevoerd – om duidelijke, objectieerbare criteria te hanteren wanneer het gaat over investeringsprojecten in de toekomst. Voor de volgende jaren zal er inderdaad een investeringsprogramma worden opgeleverd. Ik hoop er medio dit jaar mee klaar te zijn.

Waarom duidelijke, objectieerbare criteria? Ten eerste is dit een beleidskeuze die we maken in de beleidsnota en in het regeerakkoord. Ten tweede moeten die criteria duidelijk zijn. Ik heb de lijst die nu wordt gehanteerd, hier voor mij. Ik daag u uit om mij die criteria eens uit te leggen. Er is een vast deel en een beleidsafhankelijk deel. Het vast deel heeft een gewicht van 30 procent. Daarbinnen heb je dan een criterium evenredige verdeling voor 15 procent, de lengte van het wegennet voor 7,5 procent, de oppervlakte van het wegennet voor 3,75 procent en de verkeersintensiteiten voor 3,75 procent. Daarnaast is er het beleidsafhankelijk deel. Dat zijn effectief beleidsprioriteiten in het kader van beleidskeuzes die politiek worden gemaakt. Ze zijn vrij uitvoerig, namelijk missing links, fietspaden, gevaarlijke punten, doortochten, structureel onderhoud A-wegen, structureel onderhoud N-wegen, structureel onderhoud kunstwerken, geluidsschermen, EM-installaties, onteigeningen, bijdrage RWA (Rook- en Warmte Afvoersysteem) aan externe projecten, milieu-ontsnippering. Dit alles is gebaseerd op beleidskeuzes. Ik stel voor om dat te actualiseren. Zo kun je investeringen doen in functie van beleidskeuzes, zeker in budgettaire barre tijden, en trachten om maximale efficiëntie te bereiken in wat je prioritair acht.

Ik heb intussen ook aan de administrateur-generaal opdracht gegeven om zo'n ontwerpprogramma uit te werken. Ik hoop er halfweg dit jaar mee voor de dag te kunnen komen.

U vroeg wat de uitgangspunten van het investeringsprogramma zijn. Dat zijn natuurlijk het regeerakkoord, maar ook de beleidsnota waarin verkeersveiligheid, de aanpak van de zwarte punten, de uitvoering van structureel onderhoud op basis van een monitoring zijn opgenomen, en ook de eerder genomen engagementen die we moeten uitvoeren. In functie van de continuïteit van het beleid hebben we als overheid tegenover de gemeenten al engagementen gemaakt: de modules uit het verleden, de samenwerkingsovereenkomsten, brownfieldconvenanten, ruimtelijke uitvoeringsplannen.

Ik heb gezegd dat de projecten die nu opgenomen zijn in de ontwerp investeringsprogramma's, reeds een voorbereidend traject achter de rug hebben. Het zijn werken die in de pijplijn zijn gezet door mijn voorganger, waarvoor ik vanzelfsprekend erkentelijk ben, en die ik gewoon wil uitrollen. Ik denk dat de commissie binnenkort een bezoek brengt aan de werken voor de A11. Het is een typisch voorbeeld waarvan de beschikbaarheidsvergoedingen niet zijn opgenomen in de cijfers. Het gaat over een nieuwe autosnelweg tussen Brugge en Westkapelle, een traject van 12 kilometer. Het is een belangrijke investering die niet is opgenomen in de cijfers die de heer De Meyer citeert. Het is een illustratie van het gegeven dat er toch wel wordt geïnvesteerd, ook in West-Vlaanderen. Er is ook de noord-zuidverbinding in de Kempen waar er heel wat is geïnvesteerd en waar er een beschikbaarheidsvergoeding is van 23 miljoen euro. Er is ook nog de uitvoering van beslist beleid inzake publiek-private samenwerking (pps) en van het beleid rond de missing links. We kunnen de bedragen dus niet zomaar vergelijken.

Ik vind het misschien niet het beste idee om te besparen op structureel onderhoud en om projecten met een langer traject vooruit te schuiven. Vandaar mijn aanpak van de verdere planning die ik zonet heb toegelicht. Ik wil inzetten op de uitvoering van het regeerakkoord, het accent leggen op verkeersveiligheid, op doorstroming, op woonwerktraject en op het fietsbeleid en ook een verstandig, structureel onderhoud blijven voeren.

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

**De heer Jos De Meyer (CD&V):** Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. Het is duidelijk dat u zich gevat voelde door mijn vragen, wat ik apprecieer.

Minister, u spreekt over het groeiscenario en het meerjarenprogramma en dat AWV ook rekening hield met het feit dat een aantal jaren voordien soms minder werd uitgegeven dan oorspronkelijk gepland. Dat is juist.

Toch blijft het voor mij merkwaardig. U zegt dat alle tabellen en cijfers die ik u geef, niet alle nuances bevatten. Dat is juist, maar ze bevatten die voor geen enkele provincie allemaal. De teneur van de cijfers die we wel hebben gekregen, die is ontegensprekelijk 'vooruit voor Vlaams-Brabant en de rem erop voor de vier andere provincies'. Zelfs met de nuances die u terecht geeft, blijf ik ermee worstelen. U mag me dat niet kwalijk nemen.

Het tweede punt heb ik minder duidelijk begrepen. Krijgen we nu in de toekomst wel een driejarenprogramma van AWV of niet? Ik wil erop aandringen dat we dit in de toekomst wel krijgen. Misschien hebt u dat darnet gezegd, maar dan heb ik u niet goed begrepen. Ik kreeg graag bevestiging, dan voel ik mij opnieuw wat geruster.

U spreekt over objectiveerbare criteria die u wilt invoeren, maar ik heb daar problemen mee. Niet met het feit dat ze er zouden komen, maar wel als u de

indruk zou creëren – en ik kan me moeilijk indenken dat dat uw bedoeling is – dat de voorbije twintig jaar zou zijn gewerkt met niet-objectiveerbare criteria.

Die criteria waren geen politiek uitvindsel. Die waren opgesteld door de administratie, en voorgangers van alle politieke partijen – de Volksunie destijds, sp.a, CVP/CD&V, Open Vld – hebben daarmee gewerkt. Als u nu de indruk wekt dat we vanaf nu objectiveerbare criteria zullen hebben, voel ik mij wat onwennig. Dat geeft de indruk dat de parlementsleden zich in het verleden altijd hebben laten doen door ik-weet-niet-welke subjectieve criteria. Ik ga ervan uit dat dat niet uw bedoeling is, maar dan kunt u mij dat zeker nog eens bevestigen.

Tot slot heb ik nog een punctueel vraagje. Zijn de voorlopige programma's voor 2015, die wij in december gekregen hebben na veel aandringen van meerdere mensen en die heel interessant zijn, intussen al goedgekeurd voor het Agentschap Wegen en Verkeer en Waterwegen en Zeekanaal?

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

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik wist natuurlijk wat u zou antwoorden, want u had het antwoord eigenlijk al gegeven op 29 januari en in alle commissievergaderingen daarvoor. Maar dat betekent niet dat ik vrede heb met en mij neerleg bij uw antwoord. U komt met een hele lijst van opmerkingen. Maar dat zijn wel criteria, en ik begrijp niet waarom het zo lang moet duren.

Voor mij is het simpel. Ofwel was er een systeem in overgang, en dan zouden we zeggen: we gaan door met het bestaande systeem, maar wel met de intentie om het bij te sturen. Dat zou continuïteit zijn, en dan was het ook voor iedereen duidelijk. Ofwel was er toch al wat activiteit geweest of hadden we al wat openingen gezien in uw beleidsnota en in de planning van de commissie – de regering is intussen toch al even aan de slag. Maar nu zegt u aan het parlement dat u er medio 2015 mee klaar bent. Volgende week zijn we maart, dan is medio 2015 nog drie maanden.

U moet toch begrijpen dat dit parlement daar vragen bij stelt. Het kan zijn dat u over die criteria die u oplijst, wilt discuseren en dat u binnen het kader van het regeerakkoord en de meerderheid zegt dat u daarop wilt werken, maar tot nu toe hebben we er nog altijd geen zicht op waar het nu juist over gaat. U blijft steken in de vaststelling dat u de criteria wilt objectiveren.

Ik heb het moeilijk om daar als parlement in mee te gaan. De afgelopen jaren hebben we met mevrouw Crevits ook regelmatig gediscussieerd over bepaalde projecten. Gisteren was er ook nog een aanduiding van hoe en waar bepaalde criteria en zwaartepunten liggen. Daar wil ik allemaal nog in meegaan, want dat is allemaal onderdeel van het parlementaire debat, maar nu krijg ik het gevoel, en dat gevoel zit duidelijk ook bij collega De Meyer, dat we niet eens op de hoogte worden gehouden van wat er nu aan de hand is met die criteria, wat u wilt wijzigen en wat de intenties van u en deze regering op dat vlak zijn.

Het enige wat u zegt, is: heb geduld. We hebben al geduld van bij het ontstaan van het regeerakkoord. Medio 2015 is nog drie maanden. Wanneer gaat u het parlement eigenlijk nog betrekken? Een jaar na het regeerakkoord gaat u de criteria op tafel leggen. Ik vraag aan u transparantie in dit dossier, en dat is ook de intentie van collega De Meyer en van heel wat mensen in deze commissie.

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

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Collega De Meyer stelt dat Vlaams-Brabant overbedeeld zou zijn. Ik denk dat we in dezen niet te veel provincie per provincie moeten denken, maar vooral moeten zien waar de nood aan investeringen het hoogst is. *(Opmerkingen)*

De collega's die geregeld met de wagen naar dit parlement komen, zullen ook wel beseffen dat er in deze provincie extra investeringen nodig zijn om de verkeersknopen en de files die we hier hebben, aan te pakken in de toekomst.

Wat het al dan niet objectiveren van de criteria betreft: misschien moeten we daar inderdaad eens een aparte vergadering of werkgroep aan wijden. De minister heeft nu een mooie opsomming gegeven van de bestaande criteria die hij wil bijvoegen in functie van de beleidsnota. Ik vind het het goede recht van een nieuwe minister om in functie van nieuwe beleidsprioriteiten criteria vast te stellen.

Ik heb daar op zich geen problemen mee, en het is ook goed dat we ze nu eens opgesomd krijgen, maar ik zou er dan zelf nog wel een aan willen toevoegen om over te denken. Ik neem immers aan dat dit nog geen vaststaand gegeven is, minister. U zei zelf dat u nog enkele maanden de tijd hebt. Ik denk nu aan de combimobiliteit, waar u zelf een lans voor gebroken hebt in de beleidsnota. Het gaat er dan over in welke mate werken aansluiting hebben op parkings, andere modi enzovoort. Ik zou willen suggereren om dat ook mee op te nemen als een criterium.

In de vorige legislatuur hebben we een werkbezoek gebracht aan een bedrijf in Luik, ik denk dat de naam van het bedrijf Soficom was. We kregen daar uitleg bij een computersysteem dat je op basis van criteria bijna een volgorde gaf van welke werken nu het meest noodzakelijk zijn en zo meer. Dat leek mij een objectief systeem. Ik weet ook niet welke software daar allemaal voor nodig is en of wij die al hebben bij AWV, maar het is misschien interessant om daar eens uw licht op te steken, om te zien hoe het bij onze zuiderburen werkt.

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

**Minister Ben Weyts:** Mijnheer De Meyer, ik heb eerder al gezegd dat de programma's voor 2015 binnen de maand worden goedgekeurd.

U verwijst naar de cijfers, die ik toch enigszins genuanceerd heb, en de stijging voor Vlaams-Brabant. Die stijging is ingezet door mijn voorganger. Ik ben daar dus niet eens schatplichtig aan. Ik was het misschien wel graag geweest, maar dat is tot mijn spijt niet zo.

Ik heb de objectieve criteria net opgesomd. Natuurlijk werden er objectieve criteria gehanteerd. De vraag is enkel welke objectieve criteria je hanteert. In functie van een gewijzigd regeerakkoord en een gewijzigde beleidsnota hanteer je andere criteria. En die zijn objectief, net zoals de vorige die waren. Sommigen zullen dat minder leuk vinden dan anderen, maar we maken ten minste een keuze. Ik ga door met het beleid, met de intentie om bij te sturen.

U vraagt om bij te sturen, ik zeg u net dat ik dat doe. Ik geef u een timing, ik geef u criteria en intenties, maar ik begrijp dat u zich inspant om oppositie te voeren. Ik hoop om op basis van die nieuwe criteria een goed investeringsbeleid te voeren voor de toekomst – 2016 en volgende jaren.

Ik vergeet nog bijna te zeggen, mijnheer De Meyer, dat ondanks de besparingsoefening het investeringskrediet voor AWV constant wordt gehouden. We hebben met deze regering de keuze gemaakt om te blijven investeren. Als we een besparing doen, is dat vooral om de rekeningen op orde te zetten, maar net ook om te kunnen investeren. Als we dus investeren, is dat niet ondanks, maar ook dankzij de besparingen.

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



**De heer Jos De Meyer (CD&V):** Bedankt, minister, voor uw aanvullende antwoord. Ik erken uiteraard dat er in Vlaams-Brabant bepaalde probleem-situaties opgelost moeten worden, maar de mensen die eraan twifelen of er in andere provincies ook grote zorgen aanwezig zijn, wil ik eens uitnodigen naar de provincie Oost-Vlaanderen of Antwerpen. Ik denk dat u af en toe wel eens in Antwerpen moet zijn om iemand te bezoeken, minister. Misschien ervaart u dan dat daar ook problemen zijn. *(Opmerkingen)*

En als u in Antwerpen bent, kunt u ook eventjes naar Gent rijden. Dan passeert u het Waasland, en dan zult u merken dat daar ook heel grote vragen en zorgen aanwezig zijn.

Ik noteer dat deze programma's voor 28 maart worden goedgekeurd.

We kunnen er even om glimlachen, maar het is belangrijk voor de administratie. Het programma 2015 zal drie maanden ver zijn vooraleer het is goedgekeurd. Het gaat over belangrijke budgetten.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verwijlntresten en het crediteurenbeheer bij het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – 1174 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Het betreft de problematiek van de betaling van verwijlntresten in geval van laattijdige factuurbetaling door de overheid. Uit cijfers blijkt dat de Vlaamse overheid in 2013 in totaal 5,5 miljoen euro aan verwijlntresten diende te betalen. In 2012 ging het om 5,8 miljoen euro.

Traditioneel, en dat is niet verwonderlijk, is het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) verantwoordelijk voor een groot deel van de verwijlntresten. In 2013 ging het om 5 miljoen euro, dat is 91 procent van de totale verwijlntresten die in dat jaar door de Vlaamse overheid werd betaald. In 2014 ging het om 5,7 miljoen euro of 83 procent van de totale verschuldigde verwijlntresten door de Vlaamse overheid. MOW neemt dus een grote hap uit het totaal aan de door de Vlaamse overheid te betalen verwijlntresten. Een belangrijke verklaring voor het grote aandeel van MOW is het grote volume aan overheidsopdrachten.

In het Rekeningenboek 2013 wijst het Rekenhof er echter op dat het financieel en budgettair beheer binnen MOW nog niet optimaal is. Het Rekeningenboek vermeldt dat inzake dossierverwerking- en rapporteringssystemen, het ministerie nog niet over een uniek systeem beschikt voor actuele, volledige en bruikbare managementrapportering. Het Rekenhof beveelt aan om de opvolging van overheidsopdrachten te verbeteren door het gebruik van een uniform systeem voor de managementrapportering.

In 2013 is binnen de Vlaamse overheid door de departementen Bestuurszaken en Financiën en Begroting een proefproject 'intelligent scannen' opgestart met het oog op het digitaliseren van het betalingsproces. Ook zijn stappen gezet in de richting van de invoering van elektronische facturatie. Men poogt zo om te komen tot een snellere doorlooptijd en een meer tijdige betaling van facturen.

Uit het antwoord op een schriftelijke vraag aan toenmalig minister van Financiën en Begroting Muylers bleek dat begin 2014 nog geen enkele entiteit binnen MOW was ingestapt in het proefproject tot digitalisering van het betalingsproces.

We weten intussen hoeveel de verwijlintresten voor het beleidsdomein MOW in 2014 bedragen. Bij welke entiteiten situeerden ze zich voornamelijk? Hoe evalueert u de bevindingen die het Rekenhof formuleert in het Rekeningenboek 2013 met betrekking tot het verwerkingsproces van facturen? Onderschrijft u de aangekaarte pijnpunten? Welke maatregelen wenst u te nemen om het betaalgedrag van het beleidsdomein MOW te verbeteren? Is MOW ondertussen reeds in het project 'intelligent scannen' gestapt?

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Ik heb twee korte aanvullingen bij de vraag van collega De Clercq. Op basis van de eerder gestelde schriftelijke vragen door mezelf en door collega De Ridder stellen we een enorme verscheidenheid vast als we de cijfers uitsplitsen over de verschillende entiteiten. Dat is logisch, aangezien de entiteiten elke hun eigen specificiteit hebben. We kunnen echter ook vaststellen, op basis van de gegevens die we ter beschikking hebben, dat er een sterk verschil is tussen entiteiten met een vergelijkbaar takenpakket. Ik denk dan aan Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart. Zijn die verschillen gewoon te verklaren door een andere vorm van bedrijfscultuur binnen die organisaties?

Daarnaast sluit ik aan bij collega De Clercq. Het regeerakkoord stelt inzake het vermijden van verwijlintresten een aantal concrete engagementen voorop. Collega De Clercq verwees onder meer naar het intelligent scannen van facturen en het opzetten van e-invoice. Ik heb daarover al vragen aan minister Turtelboom ingediend in de commissie. Ook het centraal boekhoudkantoor wordt vermeld in het regeerakkoord. Voorts wordt voorgesteld een continue inspanning te leveren om de niet-betwiste delen sneller, dus binnen de dertig dagen, te betalen. Kortom, het regeerakkoord bevat voorstellen die concreet kunnen zorgen voor een verbetering van de situatie.

Minister, in welke mate zijn die zaken al uitgewerkt in uw departement?

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

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Dit is geen nieuwe problematiek. Tijdens de vorige regeerperiode hebben we dit probleem regelmatig in deze commissie besproken. Het Rekenhof heeft hierover ook regelmatig gerapporteerd. De vraag van collega De Clercq is daarom een zeer terechte vraag.

Als ik er de verslagen van de vorige commissievergaderingen op nasla, merk ik dat de vorige Vlaamse Regering en uw voorganger het engagement op zich genomen hebben om dit euvel te verhelpen. Het is misschien wat kort door de bocht, maar het komt in zekere zin neer op het verbranden van publieke middelen. Zeker nu we moeten letten op de centen, is dit iets wat we absoluut moeten vermijden.

Als ik de lijst vragen van collega De Clercq hoor en door het feit dat hij ook verwijst naar het Rekenhof, krijg ik niet de indruk dat er veel verbetering is in vergelijking met een jaar geleden. Die situatie was ons ook al bekend door een aantal rapporten van het Rekenhof ter zake, en audits hadden ernstige tekortkomingen aan het licht gebracht. Ik ben benieuwd naar uw antwoord en naar uw aanpak van dit dossier, dat al te vaak in negatieve zin terugkomt. Ik zit hier nog niet zo lang, maar als ik de cijfers hoor die zowel collega De Clercq als collega Van Miert en nog een aantal andere mensen vermelden, wijst niets erop dat er enige verbetering is met als gevolg dat we heel wat publieke middelen in rook zien opgaan.

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

**Minister Ben Weyts:** Verbetering kan je inderdaad niet altijd meteen vaststellen. De cijfers verschillen nogal naargelang van de entiteit, bijvoorbeeld voor het departement MOW is er in 2014 een daling van 1 miljoen euro naar 340.000 euro in vergelijking met 2013. Dat is dus wel ingrijpend. Voor Wegen en Verkeer is er dan weer een stijging van 3,4 miljoen euro naar 4,2 miljoen euro. Voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) is er een status quo rond 230.000 euro. Bij de Lijn heb je dan weer een scherpe daling van 90.000 euro naar 2000 euro. Het is dus betrekkelijk ongelijkmatig, maar we moeten erkennen dat de algemene tendens is dat er bitter weinig verbetering en in sommige gevallen achteruitgang is.

Het regeerakkoord heeft de ambitie om te breken met traditie of alleszins met deze traditie. Gelet op de cijfers die voorliggen is er zeker ruimte voor verbetering. In het beleidsdomein MOW is men enkele jaren geleden gestart met het digitaliseringsproces van het dossieropvolgingssysteem voor overheidsopdrachten. Dat project kreeg de naam e-Delta. Dat systeem is operationeel sinds medio 2013. Naast de migratie van de dossiers van het oude papieren systeem Delta naar het digitale systeem e-Delta wordt e-Delta in 2014, 2015 en 2016 nog verder ontwikkeld, onder andere om tegemoet te komen aan de geformuleerde aanbevelingen van het Rekenhof. Ik verwijs bijvoorbeeld naar het onmiddellijk registreren van alle inkomende schuldvorderingen. In enkele entiteiten van MOW worden ondertussen de geleverde prestaties waarvoor nog geen factuur werd ontvangen reeds geregistreerd volgens de aanrekeningsregels van het Rekendecreet, zowel bedrijfseconomisch als ESR-matig.

Daarnaast is er het rapporteringssysteem ERIO, dat verder geoptimaliseerd en uitgebreid wordt, zodat vanaf medio 2016 quasi permanent de stand van verplichtingen, schuldvorderingen en facturen tegen elkaar kan worden uitgezet. Het is dus nog even wachten tot alles is uitgerold, maar medio 2016 zal men een overzicht hebben en de stand van verplichtingen, schuldvorderingen, facturen nauwgezet kunnen opvolgen. Vermits alle entiteiten van MOW dit e-Deltasysteem voor opvolging van de overheidsopdrachten zullen gebruiken, zal het beleidsdomein via het rapporteringssysteem ERIO voor alle managementsniveaus beschikken over een volledig uniform rapporteringssysteem.

In het beleidsdomein MOW worden diverse soorten facturen behandeld die in twee grote stukken uit elkaar vallen: de kleinere facturen enerzijds en de betalingen van grote bedragen ingevolge de wetgeving op de overheidsopdrachten anderzijds. Wat de betaling van de kleine facturen betreft, werden de laatste jaren aan het betalingsproces constant verbeteringen aangebracht, die hun vruchten hebben afgeworpen. Aangezien het om de kleine facturen gaat, is de winst weliswaar relatief, maar de verbeteringen gaan van het toepassen van duidelijke betalingsrichtlijnen en systemen van intelligent scannen, over facturatie via mail tot het vereenvoudigen van de factuur- en betaalverwerking. Door deze acties, die medio 2013 zijn gestart, laten de betalingsgegevens echt wel een verbetering zien. Zo werd per 31 mei 2013 nog 19 procent van de kleine facturen te laat betaald, over heel 2013 was dat nog slechts 15 procent en over heel 2014 daalde dit cijfer tot 12 procent.

Daarnaast is er nog de driemaandelijkse rapportering aan het managementcomité van het beleidsdomein MOW, die medio 2014 is opgestart. Er lopen nu volop acties in verband met de invoering van e-invoicing.

Een verdere digitale verwerking ervan zou de gegevens in verband met tijdige betaling van facturen in de toekomst nog drastisch moeten verbeteren. Op dat vlak moeten we nog vooruitgang boeken.

Het grootste probleem blijven de schuldvorderingen in het kader van de overheidsopdrachten. De belangrijkste oorzaak voor laattijdige betalingen is het niet binnen de gestelde betalingstermijnen beschikbaar zijn van de vereiste administratieve en/of contractuele documenten. Dat is het praktische probleem. Dat gegeven vindt zijn oorzaak in de onderhandelingen tussen aannemer en bestuur en onderzoeken die aan het opmaken van de vereiste documenten voorafgaan.

Het gaat dan over het vaststellen van de gegrondheid, de prijzen en hoeveelheden van meerwerken of onvoorziene werken waarvoor de opmaak van rekeningen bij akte, dadingen enzovoort zijn vereist. Dat is een complex gegeven. De wettelijke betalingstermijn en de beschikbare verificatieperiode corresponderen niet met de termijn die vereist is voor de controle die nodig is om te bepalen of een bedrag van de schuldvordering terecht is en voor de onderzoeken en het doorlopen van de goedkeuringsprocedures voor de ter betaling vereiste administratieve contractuele documenten. Daardoor zijn in de praktijk sommige facturen zelfs vervallen vooraleer ze ontvangen worden.

In november 2014 hebben we beslist dat er een dienstorder moet worden opgemaakt dat alle bestanden, dienstorders en procedures, en instructies voor financieel beheer van de overheidsopdrachten integreert. Daarnaast komt er een juridische stuurgroep in 2015, in overleg met de Inspectie van Financiën, om een duidelijk kader op te stellen voor juridische aspecten inzake verrekeningen. Hierover moeten ook vormingsmomenten en opleidingen worden aangeboden aan de betrokkenen op het niveau MOW, wat er heel wat zijn.

De entiteiten Waterwegen en Zeekanaal en Scheepvaart werken sinds 2011 al met intelligent scannen. Ze werken niet met OraFin, maar met het boekhoudpakket AXI in combinatie met de scansoftware Kofax. De entiteiten van MOW werken met het financieel systeem OraFin. Dat is het departement zelf en de IVA's Wegen en Verkeer en MDK. Ze zullen verder toenadering zoeken tot het departement Financiën en Begroting om het systeem van intelligent scannen ook daar verder operationeel te maken.

In het raam van e-invoicing werden wel wat acties ondernomen. Er werd een standaardproces opgesteld, samen met een handleiding voor een uniforme toepassing in alle entiteiten. Verschillende ICT-systemen werden aangepast of klaargemaakt om de facturen die via e-invoicing werden ontvangen, te kunnen behandelen. Er zijn procedures opgesteld om de facturen verder maximaal digitaal te kunnen afhandelen. Er werden infosessies gegeven aan sleutelgebruikers over het nieuwe proces en op de impact op de huidige manier van werken. In de komende maanden zullen de gebruikers verder worden opgeleid en zullen geregeld nieuwsbrieven worden verspreid.

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

**De heer Mathias De Clercq (Open Vld):** Minister, ik apprecieer uw omstandig antwoord. Mijn vraag is ingegeven vanuit een bezorgdheid die we allemaal delen. Het gaat om leveranciers, aannemers, bouwbedrijven en kmo's. Die zijn belangrijk en vormen de ruggengraat van onze economie. Dit heeft voor hen grote gevolgen. We moeten alles op alles zetten om tot een structurele en grondige verbetering te komen en een inhaalbeweging te doen. U erkent dat ook. U engageert zich daartoe en dat is positief. Het gaat om bedragen die in tijden van budgettaire schaarste toch wel een andere inzet zouden kunnen krijgen.

Ik reken erop dat u het voortouw neemt om de nodige maatregelen te integreren en stappen vooruit te zetten. Als ik u goed beluister, zien we dat intelligent scannen en een digitalisering van het betaalproces tot betere resultaten leidt. Het is belangrijk dat het proces snel verder wordt geïmplementeerd om tegemoet te

komen aan de bezorgdheid die we over alle partijen heen delen. Mensen die werken uitvoeren, moeten tijdig worden betaald door de Vlaamse overheid.

**De heer Björn Rzoska (Groen):** Minister, ik sluit me deels aan bij de heer De Clercq, maar niet helemaal. U hebt het engagement op u genomen, wat een goede zaak is. U onderkent het probleem en wilt stappen vooruit zetten. Tot daar ben ik gerustgesteld.

Tegelijkertijd zat er een stukje in uw antwoord waar ik iets minder gerustgesteld door was, omdat het bijna woordelijk was wat voormalig minister Crevits op 20 februari 2014 in deze commissie heeft gezegd. Ze sprak toen ook over het opzetten van een juridische en financiële werkgroep, projectleiders van elke entiteit goed informeren via informatiesessies over de regelgeving, dienstorders en hoe moet worden omgegaan met bijwerken, richtlijnen, de beleidsraad de opdracht geven om een dienstorder structureel in alle entiteiten toe te passen, enzovoort. Ik wil het niet in het belachelijke trekken, maar het geeft aan dat we in dit dossier nog steeds te traag vooruitgaan.

Laat me positief eindigen: ik vind het goed dat u dat engagement neemt. Het is een belangrijke opdracht. Ik denk dat iedereen er over de partijgrenzen heen voorstander van is om op een goede manier met die middelen om te gaan. Maar een deel van uw antwoord had ik ook al in februari 2014 gehoord. En dat stelt me iets minder gerust. Het Rekenhof heeft aangekondigd dat er opvolgrapporten komen voor deze thematiek. Als het Rekenhof opnieuw zijn audit over deze problematiek maakt, zullen we zien in hoeverre we echt vooruitgaan. Ik ontken niet dat u cijfers hebt genoemd die hoopgevend zijn. Maar er ligt nog een pak werk op de plank.

**Minister Ben Weyts:** Ik bezorg de cijfers aan de commissie. Ze zijn nogal uiteenlopend.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Annick De Ridder aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het intern boetesysteem van de vervoersmaatschappij De Lijn – 1177 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Voorzitter, minister, collega's, het gaat inderdaad over het interne boetesysteem. De veiligheid van personeel en passagiers, maar ook verkeersveiligheid, is een belangrijk aandachtspunt voor De Lijn, en terecht. Het is niet volledig uit te sluiten dat chauffeurs fouten maken. Als die eenmalig zijn, moeten we daarvoor ook begrip kunnen opbrengen. Vaak onder druk, om uurregelingen te halen, gaat men iets te snel op bepaalde trajecten. Er gebeuren al eens zaken die beter niet zouden gebeuren. Belangrijker dan een eenmalige fout hard te bestraffen, is om te werken aan responsabilisering en te kijken naar chauffeurs die fouten niet eenmalig maken, maar eerder een bepaald gedrag vertonen.

De Lijn heeft een manier om dat aan te pakken. Vaak ziet men de eerste fout door de vingers. Een boete voor te snel rijden, niet handsfree bellen of bezig zijn met een gsm gaat de organisatie eenmalig volledig betalen, een tweede keer ook nog. Maar op een bepaald moment rekent men een percentage door aan de chauffeurs.

Ik heb daarover verschillende schriftelijke vragen gesteld, waarop u mij heel uitgebreid hebt geantwoord, minister, waarvoor dank. Iedereen kan dat antwoord inkijken. Ik geef enkele voorbeelden.

De verschillen tussen entiteiten zijn groot. In Antwerpen zal men een zware overtreding bijvoorbeeld pas voor 100 procent ten laste van de overtreedende chauffeur leggen, als het de vijfde overtreding is in twaalf maanden tijd. In Limburg gebeurt dat bijvoorbeeld vanaf een vierde zware overtreding. Ook het gsm-gebruik tijdens het rijden wordt anders behandeld. In sommige provincies als Vlaams-Brabant of Oost-Vlaanderen is dat een zware fout die onmiddellijk ten laste komt van de chauffeur. In andere provincies is het niet zo dat die boete onmiddellijk moet worden betaald door de chauffeur.

Collega's, er bestaan dus grote verschillen. Minister, u gaf al aan dat u die verschillen wilt wegwerken en op termijn wilt komen tot één transparant systeem voor alle entiteiten, volgens het gelijkheidsprincipe, ter vereenvoudiging van de administratie enzovoort.

Opvallend is, en dat is me recent ter ore gekomen, dat er een praktijk bestaat binnen bepaalde entiteiten en binnen bepaalde vakbondsorganisaties om een deel tot het volledige bedrag van een boete terug te betalen aan de bij hen aangesloten chauffeurs. Uiteraard viel mijn mond open. Dat ondermijnt net het doel van het systeem, waarbij de openbarevervoersmaatschappij niet zeer streng optreedt bij een eerste overtreding, maar dat wel opvoert bij een tweede, derde, vierde of vijfde. Dat ondermijnt heel het responsabiliseringssysteem en zo ook het hele veiligheidsbeleid.

Daarbovenop kan het nog zijn dat de chauffeur uiteindelijk winst maakt. Een deel van de boete wordt ten laste van de chauffeur gelegd, bijvoorbeeld 40 procent. Die boete zou dan worden terugbetaald door vakorganisaties. Als men daarna twaalf maanden foutenvrij rijdt, betaalt De Lijn in verschillende provincies toch de volledige som terug aan de chauffeur. Dat zijn praktijken die voor mij niet door de beugel kunnen.

Er is een groot verschil in de responsabilisering. Het aandeel van de chauffeurs in de totale som van de boetes in de entiteit Antwerpen is bijvoorbeeld 1700 euro op 27.000 euro, of een dikke 6 procent. In Vlaams-Brabant is er een veel grotere responsabilisering, minister, ik weet niet of het te maken heeft met uw afkomst. Maar liefst 69 procent van de boetes wordt daar ten laste van de chauffeur zelf gelegd. Dat is een enorm verschil. En dat kan niet zomaar worden verklaard.

Minister, bent u op de hoogte van die praktijken bij de vakorganisaties? Hebt u signalen ontvangen die in die richting wijzen, dat bepaalde chauffeurs van de vakorganisaties betalingen krijgen voor boetes? Vindt u ook dat dat haaks staat op het veiligheidsbeleid dat de Vlaamse vervoersmaatschappij wenst te voeren, en de Vlaamse overheid, waarbij we chauffeurs niet hard aanpakken voor één fout maar wel willen responsabiliseren als het er meerdere worden? Kunnen er stappen tegen worden ondernomen? Dat is niet gemakkelijk, ik denk het niet. Ik denk wel dat u aan De Lijn kunt communiceren dat u daarmee contact zult opnemen, omdat dat niet kan.

Er zitten enorme verschillen tussen de entiteiten. In uw schriftelijke antwoorden gaf u al mee dat u daarvan af wilt, dat u naar een eenvormig, duidelijk en transparant systeem wilt. Hebt u al een timing of krachtlijnen voor zo'n nieuwe, eenvormige set van regels?

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

**Mevrouw Karin Brouwers (CD&V):** Voorzitter, ik vind dit een zeer interessante vraag om uitleg. Ik heb nog een bijkomende vraag. Ik vraag me af hoe de pachters van De Lijn met deze problematiek omgaan. Uiteindelijk zijn dat ondernemers die daar hun eigen centen in steken. Ik kan me voorstellen dat ze nog strenger optreden. Ze hebben echter evengoed afspraken met hun chauffeurs en met hun vakbondsafgevaardigden.

Minister, hebt u hier zicht op? Kunt u dit, indien u er nu geen zicht op zou hebben, eventueel later nog toevoegen? Het lijkt me interessant die vergelijking eens te maken.

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

**Minister Ben Weyts:** Voorzitter, het is geen nieuws dat niet alle vakorganisaties mij volledige inzage in hun boeken en procedures geven. Hierdoor hebben De Lijn noch ikzelf een duidelijk zicht op de gangbare praktijken. Ik heb echter gelijklopende berichten ontvangen over de praktijken die door bepaalde vakorganisaties worden toegepast.

Dat is hun eigen verantwoordelijkheid. Ik kan echter enkel beamen dat ze met dit beleid ingaan tegen het responsabiliseringsmechanisme van De Lijn. Als werkgever hanteert De Lijn al een tolerantieplatform ten opzichte van inbreuken op de wegcode. Bovendien gaat dit nogal sterk in tegen ons uitgangspunt betreffende de verkeersveiligheid en het respect voor de wegcode.

Ik ben, met andere woorden, geen voorstander van dergelijke bijkomende terugbetalingen door de vakorganisaties. Dit druist op twee vlakken in tegen het beleid van De Lijn en tegen ons algemeen beleid, dat op verkeersveiligheid is gericht. Dit blijft te allen tijde een basispijler van ons beleid ten aanzien van De Lijn.

Mevrouw De Ridder, u hebt verwezen naar de verschillende normen en procedures die de verschillende entiteiten hanteren. Aangezien er een verband is, resulteert dit in verschillende percentages. In mijn antwoorden op eerdere vragen om uitleg over die verschillende praktijken heb ik al verklaard dat ik de heer Kesteloot heb gevraagd een uniforme en rechtvaardige regeling uit te werken.

Ik moet erkennen dat de cijfers al bij al niet slecht zijn. Ik kan dit echter niet in perspectief plaatsen. Ik moet die nuance onmiddellijk toevoegen. Grosso modo zien we echter geen verbetering. Het gaat om ongeveer een overtreding per 100.000 gereden kilometers. Iedereen zal zich nu afvragen of hij die norm zelf haalt. Dat is bij De Lijn min of meer de norm. In de cijfers die ik ter inzage heb gekregen, heb ik voor het afgelopen jaar geen verbetering gezien. Het hobbelt wat. Het kan, met andere woorden, beter.

In functie van de rechtvaardigheid en de responsabilisering heb ik gevraagd een uniforme regeling uit te werken die voor alle chauffeurs van De Lijn zou gelden. Er is een voorstel gedaan. Dit voorstel houdt in dat De Lijn de boetes voor overtredingen waar het personeel weinig tot geen vat op heeft, volledig betaalt. Het gaat dan, bijvoorbeeld, om een defect aan het voertuig, een licht dat niet brandt en dergelijke. Als een chauffeur hiervoor wordt geverbaliseerd, lijkt het me evident dat hij hiervoor niet verantwoordelijk is. De Lijn komt ook voor 100 procent tussenbeide voor overtredingen die gedurende de uitvoering van het geregeld collectief openbaar vervoer worden begaan indien het gaat om de eerste twee overtredingen binnen een jaar voor snelheidsovertredingen lager dan 10 kilometer per uur en voor overtredingen van de eerste graad. Voor alle andere overtredingen, die buiten de net vermelde categorieën vallen, valt de boete ten laste van de chauffeurs die de overtreding heeft begaan.

In juni 2014 is dit voorstel in aanwezigheid van de Algemene Directie Toezicht op de Sociale Wetten aan een bijzondere ondernemingsraad voorgelegd. Er is een proces-verbaal van niet-verzoening opgesteld. Om die reden moet het voorstel binnen het paritair subcomité opnieuw het voorwerp van een verzoeningsprocedure uitmaken. De sociaal bemiddelaar zal hierbij ondersteuning bieden.

Er is geen overeenkomst over het voorstel bereikt. Ik ben nochtans van mening dat het een goed en rechtvaardig voorstel betreft. We houden rekening met het beroep van de chauffeurs, met het aantal gereden kilometers en met alles waaraan ze blootstaan. Het gaat om een volledige tussenkomst voor snelheids-overtredingen van minder dan 10 kilometer per uur. Dit mag zelfs tweemaal per jaar. De derde keer zal de chauffeur betalen. Ik vind dit te verantwoorden. Met het oog op de verkeersveiligheid, de responsabilisering en een uniforme regeling hoop ik alleszins dat dit voorstel er uiteindelijk door zal geraken.

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

**Mevrouw Annick De Ridder (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Vooral de uniforme regeling lijkt me een goede zaak. Het lijkt me gerechtvaardigd dat een chauffeur niet onmiddellijk wordt gematrakkeerd voor een of zelfs twee lichte overtredingen, maar wel als het verder gaat. Ik zou u echter ook nog twee bijkomende vragen willen stellen.

Ik hoor dat het voorstel opnieuw door het paritair subcomité moet worden behandeld. Er moet opnieuw een verzoeningsprocedure worden gestart. Ik neem aan dat u daar ook op zult aandringen. Ik weet echter niet wat de volgende stappen zijn. Ik zou hier graag wat meer duidelijkheid over krijgen. Moet er dan de facto een beslissing vallen? Hoe gaat het verder?

Ik heb u ook duidelijk afstand horen nemen van die praktijken, waarbij er terugbetaling zou zijn door vakbonden. Maar kunt u aan De Lijn vragen of zij een dergelijk nevenbeleid kunnen onderzoeken en het meenemen naar het overleg met die organisaties? Ik kan mij inbeelden dat u als minister moeilijk de betrokken vakbond kunt opbellen om hen te vragen ermee te stoppen. Maar via De Lijn kan het, denk ik, wel in het overleg betrokken worden.

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

**Minister Ben Weyts:** Ik neem het zeker mee in het overleg. Ik wil daar alle druk gebruiken. Ik hoop dat deze vraagstelling daartoe bijdraagt, want bij de huidige toestand heeft niemand baat. Laat ons snel tot een uniforme toepassing komen, die ook sociaal en rechtvaardig is.

Mevrouw Brouwers, de pachters gebruiken elk hun eigen systeem. Globaal kan ik daar geen maat op zetten. Er is globaal geen gelijklopend systeem. Elk bedrijf heeft zo zijn eigen systemen. Ze passen die ook toe als ze rijden voor De Lijn. Dan houden ze vast aan hun eigen systeem.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.

**VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over sensibiliseringscampagnes voor verkeersveiligheid – 1186 (2014-2015)**

**Voorzitter: mevrouw Lies Jans**

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.



**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, collega's, wij weten dat met de zesde staatshervorming Vlaanderen bevoegd is geworden voor de sensibilisering inzake verkeersveiligheid. Minister, vanaf 1 januari 2015 is dit domein overgekomen naar uw departement. Vlaanderen zal dus in de toekomst autonoom kunnen beslissen welke campagnes zullen worden gevoerd en met welke partners daarvoor zal worden samengewerkt. Tot voor kort werkte de Federale Regering hiervoor heel intensief samen met het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). We hebben allemaal wel hun bilboards en campagnes gezien.

Verdere duiding lijkt mij hier niet echt nodig. Minister, ik heb enkele concrete vragen voor u.

Welke nieuwe impulsen wenst u te geven bij de sensibilisering? Welke verkeersthema's denkt u eerst aan bod te laten komen? Met welke partners zult u deze campagnes vorm geven? Bent u zinnens om in de toekomst voor een bredere campagne samen te werken over de gewestgrenzen heen?

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

**Minister Ben Weyts:** Ik denk dat we met zijn allen ook in deze legislatuur het belang van de verkeersveiligheid onderschrijven. U kent de vier E's die we daarvoor gemeenzaam gebruiken. Sensibilisering hoort daar natuurlijk bij.

Ik tracht actief, algemeen en doelgroepgericht te sensibiliseren, waarbij we zoveel mogelijk wetenschappelijk onderzoek trachten te hanteren als basis. Ieder initiatief vertrekt vanuit een grondige analyse van de problematiek. Sensibilisering moet in die mate afgestemd worden dat een specifiek doelgroepenbeleid mogelijk is. Naargelang van de doelgroep en van welke doelstelling we willen bereiken, doen we een selectie van de boodschap, de media, de actoren en de intermediairen.

Het frequent herhalen van de boodschap en het brengen van dezelfde boodschap vanuit verschillende hoeken verhogen het effect ervan. De geïntegreerde aanpak werkt zowel op sensibilisering als op handhaving. Als je campagnes voert via de media of via bilboards, moet je ervoor zorgen dat het handhavingsbeleid, uitgevoerd door de politie, daarop focust. Zo kun je altijd thematisch sensibiliseren en de mensen laten ervaren dat de campagnes die worden gevoerd en de thematieken die naar voren worden geschoven niet zomaar vrijblijvend zijn en dat de politie daar specifiek rond werkt.

Sensibilisering staat natuurlijk niet los van andere maatregelen zoals educatie, handhaving en ontwerp.

Verkeersveiligheidsbeleid heeft ook nood aan een veiligheidscultuur en kwaliteitscultuur. Verkeersveiligheid leeft sterk binnen bepaalde verenigingen. Die krijgen daarom ruimte om in afstemming met de initiatieven van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid eigen projecten en processen te ontwikkelen. Daar liggen kansen om de verontwaardiging of bezorgdheid rond verkeersonveiligheid om te buigen naar een engagement en gedragsverandering. Dit gebeurt dan op basis van eigen ervaringen en expertise. Ik verwijs hier naar de vzw's van ouders van verongelukte kinderen en dergelijke meer. Dat voegt zeker iets toe.

Ik wil me daarnaast in toenemende mate richten tot bedrijven en overheden. Het aandeel van verkeersongevallen op de weg van en naar het werk in de arbeidsongevallen is groot. Ik weet dat er een discussie bestaat of dat dan wel arbeidsongevallen zijn. Maar op rechtsgebied geldt dit natuurlijk wel. Vanuit de bedrijfscultuur en het mobiliteitsmanagement zijn ondernemingen belangrijke partners in het opnemen van engagement ten aanzien van verkeersveiligheid. De nieuwe ISO 39001-norm biedt kansen om bedrijven en overheden te overtuigen

dat een concreet kader nodig is om een beheerssysteem voor verkeersveiligheid op te zetten en te onderhouden.

Wat de campagnes voor 2015 betreft, ligt de focus op de killers in het verkeer. We hebben de specifieke thema's al naar voren geschoven en daarover ook al specifiek overleg georganiseerd met de federale politie, om er dus voor te zeggen dat er een zekere simultaneïteit is tussen de campagne en de handhaving. Het gaat over rijden onder invloed, overdreven of onaangepaste snelheid, het niet dragen van de veiligheidsgordel, vermoeidheid en afleiding in het verkeer.

Voor het uitvoeren van die campagnes heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken al een open offerteaanvraag uitgeschreven. Die heeft tot doel een opdrachtnemer aan te stellen voor de ontwikkeling en de uitvoering van vijf door ons voorziene campagnegolven, waarbij we ook de onderscheiden thema's hebben gekoppeld aan een specifieke tijdsperiode. In april 2015 zal zo de focus liggen op snelheid, in juni 2015 op alcohol, in augustus op de gordel, in oktober op gsm-gebruik en in december 2015 – traditiegetrouw – op alcohol. Nu loopt er trouwens ook een campagne met betrekking tot vermoeidheid. Daar zijn we deze maand mee begonnen.

Met die keuze en die timing die we vooropstellen, trachten we zo goed mogelijk aan te sluiten bij de controleagenda van de federale politie. Nogmaals, zij gaan ook specifiek rond die periodes met betrekking tot die thema's specifiek actie voeren. Voor 2015 was dat bijvoorbeeld in januari nog alcohol, als uitloper van december. Dat kent u. In februari was dat zwaar vervoer. In maart zijn dat gordeldracht en gsm-gebruik. In april is dat snelheid. In mei zijn dat bestelwagens lichte vracht. In juni is dat alcohol, in september gordeldracht en gsm-gebruik, in oktober zwaar vervoer, in november snelheid en in december alcohol.

Voor de selectie van een opdrachtnemer voor die campagnes zijn we natuurlijk steeds gebonden aan het kader van de wet op de overheidsopdrachten. Daar speelt dus de mededinging. Dat wil zeggen dat we voor de campagne in 2015 hebben gekozen voor een open offerte, met als gevolg dat er een volledig vrije mededinging is en dat iedereen zich daarop kan inschrijven.

U stelde ook een vraag naar het bestek. Binnen dat bestek hebben we specifieke gunningscriteria aangeduid en vooraf bepaald, zoals trouwens gevraagd door de Inspectie van Financiën. Dat moet ook zo gaan. Ik geef ze u mee. De kwaliteit van de strategie en de visie op de opdracht telt mee voor 15 procent, de kwaliteit van het product voor 25 procent, de kwaliteit van het team dat uiteindelijk die opdracht zal uitvoeren, voor 10 procent en de prijs voor 50 procent.

Op het vlak van de dienstverlening met betrekking tot sensibilisatiecampagnes bestaat er een leverancier-klantrelatie tussen het BIVV en de Vlaamse overheid. Zij zouden dus ook een partner kunnen zijn. Dat wil zeggen dat het BIVV, als vzw, zich kan inschrijven voor bepaalde door de Vlaamse overheid uitgeschreven opdrachten, net als elke andere vereniging ter zake.

U vroeg naar de bovenregionale campagnes. Op dit moment zijn er geen gepland. Wel houden de gewesten elkaar natuurlijk op de hoogte van de eigen campagnekalender. We hebben wat ik net heb beschreven dus ook doorspeeld aan de collega's. Daarnaast is er ook het overleg tussen de gewesten en de federale wegpolitie, onder andere met betrekking tot die geplande handhaving. Net als Brussel en Wallonië trachten we zo veel mogelijk in te spelen op wat de federale politie plant qua handhaving.

Voor de voortzetting van het verkeersmagazine Kijk Uit werken wij trouwens samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de federale wegpolitie. Ik

denk dat ik dat eerder heb bekendgemaakt. Dat was een beetje een vacuüm. Het was de grote vraag wat er met Kijk Uit zou gebeuren. Samen met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest hebben we dan toch besloten om allebei een bijdrage te doen, om ervoor te zorgen dat men dat programma kan voortzetten.

**De voorzitter:** De heer Van Miert heeft het woord.

**De heer Paul Van Miert (N-VA):** Minister, ik dank u voor uw heel helder en heel volledig antwoord. Ik onthoud een aantal dingen. Het is heel positief te vernemen dat u vooral de kwaliteit van de campagnes en heel de doelgerichtheid ervan heel hoog in het vaandel stelt. Ook het thematisch werken, samen met de handhavingsdiensten, lijkt me heel mooi uitgewerkt. Dat doelgroepenbeleid ten opzichte van de bedrijven viel me vooral op, met betrekking tot bedrijfsongevallen, zoals u dat noemde. Voor mij persoonlijk was dat een heel nieuwe insteek, maar fijn om te horen.

Daarnaast is het heel duidelijk dat u de hele agenda voor de komende jaren al mooi hebt uitgewerkt, ook weer in samenwerking met de handhavingsdiensten. Het is dus duidelijk dat Vlaanderen ter zake zijn verantwoordelijkheid maximaal opneemt. We hebben er dan ook alle vertrouwen in dat dit verder goed zal worden uitgewerkt.

**De voorzitter:** De vraag om uitleg is afgehandeld.