

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C36 – OPE4**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 22 oktober 2009

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het personeelsbeleid bij de vervoermaatschappij De Lijn	3
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het eenticketsysteem voor het openbaar vervoer	9
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange doorlooptijd van grote infrastructuur- en investeringsprojecten	15
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de obstakels bij de aanleg van fietspaden	
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbouw van het fietsnetwerk en de onderbenutting van de budgetten	27
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gerechtelijk onderzoek in verband met een geval van fraude bij Waterwegen en Zeekanaal NV	
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gerechtelijk onderzoek naar corruptie van ambtenaren van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)	
Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het integriteitsbeleid binnen de Vlaamse administraties	
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende onregelmatigheden bij onder andere het Agentschap Wegen en Verkeer	38
BIJLAGE	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het integriteitsbeleid binnen de Vlaamse administraties:	50

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het personeelsbeleid bij de vervoermaatschappij De Lijn

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, een tweetal weken geleden is bij De Lijn in Vlaams-Brabant een stakingsaanzegging ingediend. Er zou een personeelstekort bij de chauffeurs zijn. In Vlaams-Brabant zouden er twaalf chauffeurs te kort zijn.

In dat verband verdedigden de vakbonden enkele vreemde stellingnames. In de media stelden ze voor om de normen van de psychotechnische proeven voor de selectie en aanwerving van de chauffeurs te verlagen. Het is een heel rare stelling, want we stellen vast dat de afgelopen weken en maanden steeds meer ongevallen gebeuren waar voertuigen van De Lijn, maar ook de MIVB betrokken zijn.

Ik zeg niet dat de rijstijl van de chauffeurs van De Lijn daar verantwoordelijk voor is. Maar dit noopt toch te stellen dat we de selectievereisten niet mogen afzwakken omdat de vakbonden ernaar vragen om zo een tijdelijk probleem in de stelplaats Leuven op te lossen. Wekelijks verschijnen in populaire kranten als Het Laatste Nieuws en Het Nieuwsblad bijna paginagrote advertenties waarin aanwervingen bij De Lijn worden aangekondigd. Als ondernemer en marketeer ben ik vertrouwd met krantenadvertenties. Ik weet wat ze kosten.

Ik kan om te beginnen niet begrijpen dat die advertenties geen kandidaten opleveren. Maar er is meer. Dankzij een gunstige wind belandde op mijn bureau het bericht dat in de stelplaatsen Mechelen, Heist-op-den-Berg en Tremelo dertig recent aangeworven chauffeurs met hun vingers zitten te draaien. De Lijn houdt hierover de lippen stijf op elkaar, maar de vakbonden zelf zeggen dat die chauffeurs de stelplaats al eens kuisen en de bus al eens wassen. Dat roept vragen op.

Ik heb dit onderwerp ook al in een schriftelijke vraag aangesneden. Volgens de officiële cijfers telde De Lijn in 1996 4.997 personeelsleden; in 2008, twaalf jaar later, zijn dat er 8.246. Op twaalf jaar tijd zijn er 3.000 personeelsleden bijgekomen. De inkomsten echter stegen in die periode met amper 10 procent. In die periode nam het aantal personeelsleden met 40 procent toe en het aantal voertuigen met 30 procent, maar de inkomsten met slechts 10 procent. Ik weet niet wat u als CD&V-politica onder goed bestuur verstaat, maar volgens mij kan men hier niet spreken van goed bestuur.

Want bijkomend merken we dat er in Vlaams-Brabant bedreigd wordt met een staking, terwijl in Antwerpen mensen met hun vingers zitten te draaien. De vakbondsafgevaardigde verklaarde op de regionale tv-zender ROB, als reactie op mijn standpunt, doodleuk dat de heer Reekmans het allemaal niet goed begrijpt omdat De Lijn vijf entiteiten heeft en Vlaams-Brabant en Antwerpen aparte entiteiten zijn. De brave man van de vakbond weet blijkbaar niet dat Tremelo in Vlaams-Brabant en niet in Antwerpen ligt, maar goed. Ik heb in de uitzending niet de kans gekregen om daarop nog te reageren.

Leven we nog in napoleontische tijden? U weet dat LLD graag de provincies zou afschaffen. Ik stel vast dat De Lijn van de provincies aparte entiteiten maakt waartussen blijkbaar geen overleg mogelijk is. Op de suggestie om de dertig chauffeurs van Mechelen, Heist-op-den-Berg en Tremelo over te plaatsen naar Leuven en Dilbeek zegt De Lijn dat de vakbonden daar tegen gekant zijn. Dat roept toch vragen op over het personeelsbeleid van De Lijn. Volgens de vakbonden is De Lijn tegen het ene, en volgens De Lijn zijn de vakbonden tegen het andere.

Als goed beheerder van een onderneming kan het toch niet dat in die omstandigheden een stakingsaanzegging wordt ingediend voor de aanwerving van twaalf personeelsleden. Tegelijk zitten er in andere stelplaatsen dertig chauffeurs met de vingers te draaien. Dat er geen

enkele vorm van mutatie mogelijk is, noem ik wraakroepend, zeker omdat de reiziger weer eens de dupe wordt van een eventuele staking. Goed, de stakingsaanzegging is ingetrokken in Leuven. Ik weet niet of mijn vraag om uitleg daarmee te maken heeft. Indien wel, dan ben ik zeer tevreden dat die onredelijke staking niet is doorgegaan. *(Opmerkingen/Gelach)*

Ik blijf wel op mijn honger, minister, wat betreft de transparantie van het instituut De Lijn. We hebben het al genoeg gehad over het reizigersaantal. U kunt als bevoegd minister niet toestaan dat er in twee entiteiten, op amper 20 kilometer afstand van elkaar, één entiteit gaat staken omdat er twaalf man te weinig is, en in de andere entiteit dertig met de vingers zitten te draaien. De vakbonden hebben dat trouwens al toegegeven. De uitleg van de vakbond en De Lijn luidt dat die dertig werknemers in de stelplaatsen Mechelen, Heist-op-den-Berg en Tremelo al aangeworven zijn om anderen die binnenkort met pensioen gaan, te vervangen. Dat tart voor mij alle verbeelding. Als elke ondernemer dat gaat doen, hebben we in Vlaanderen geen minister van Ondernemen meer nodig, want dan zijn er geen ondernemingen meer. In deze crisistijden stoort me dit nog meer.

Minister, De Lijn beschikte anno 2008 al over 4174 voertuigen en 8246 personeelsleden. Deze cijfers zijn nu zelfs nog lichtjes gestegen. Met andere woorden, de voertuigen en personeelsleden van De Lijn zijn de voorbije jaren zeer fors gestegen in aantal. De huidige feiten waarbij er in de ene regio sprake is van een personeelstekort en in een andere regio dan weer van een duidelijk gebrek aan werk voor nieuwe personeelsleden, kan men bezwaarlijk goed bestuur noemen. Was u reeds van deze situaties op de hoogte? Wat gaat u hier concreet aan doen?

Wat is uw reactie op het feit dat er door de personeelsproblemen in de regio Leuven busdiensten werden afgeschaft?

Wat is uw reactie op de vraag van – onder andere en voornamelijk – het ACV om de selectienormen bij examens bij De Lijn te verlagen? Heeft De Lijn momenteel problemen om geschikt personeel te vinden, gelet op de haast permanente aanwervingscampagne in enkele grote kranten?

Kunt u op korte termijn een doorlichting van het personeelsbeleid van De Lijn doorvoeren? Bent u van plan hiertoe de opdracht te geven? Zo neen, wat gaat u aan deze gang van zaken doen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, dames en heren, u weet het misschien niet, maar collega's die al een tijdje lid zijn van deze commissie, weten dat ik tijdens de vorige legislatuur ook het personeelsbeleid van De Lijn heb aangeklaagd. Toen was er een probleem in twee entiteiten. Het ongenoegen bij het personeel was zo groot dat er stakingsaanzeggingen werden gedaan. In de regio Mechelen was er een tekort aan kwaliteitsvolle bussen en aan technisch personeel. In de regio Oudenaarde waren de bussen zelfs van zo'n slechte kwaliteit dat ze onderweg onderdelen verloren. Dat zijn schrijnende toestanden en gevaarlijk voor chauffeur en passagier.

De vorige minister van Mobiliteit beloofde dat het probleem zou worden opgelost. Het wagenpark werd inderdaad grondig aangepast in die twee regio's. Er werden nieuwe bussen aangeschaft. Het probleem dat onlangs bij De Lijn Vlaams-Brabant ontstond, gaat over personeelstekort. Er wordt gesproken over een twaalfstal openstaande vacatures. De heer Reekmans haalt enkele regio's aan waar men wel personeel heeft, maar geen voertuigen. Ik moet eerlijk zeggen dat ik al van verschillende chauffeurs heb vernomen dat er in veel entiteiten een tekort is aan personeel.

De vakbonden vragen om de selectienormen bij aanwervingen minder streng te maken. Elke entiteit zou zelf examens organiseren. Klopt dat? Is het examen voor iedereen gelijk?

Ik wil benadrukken dat er heel wat onvrede heerst bij het personeel van De Lijn. De communicatie met het personeel moet echt veranderen. Ik meen te weten dat er voor vrijdag 30 november opnieuw een stakingsaanzegging is gedaan, vooral omwille van de verhuis van een stelplaats in Anderlecht. Ik dring aan op een grondig overleg met het personeel om het ongenoegen weg te nemen. Ik weet niet of de externe doorlichting zicht geeft op de problematiek van het personeelsbeleid. Zo niet, dan moet er een degelijke doorlichting van het personeelsbeleid komen. Minister, wanneer wordt die externe doorlichting hier besproken?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik sluit me aan bij de vragen, voorzitter. Er is een benchmarkstudie besteld. De precieze opdracht daarvan is mij ontgaan. Ik heb daarover een vraag ingediend. Ik begrijp dat we moeten wachten op de benchmarkstudie.

Ik vraag me af of de benchmark pijnpunten over het personeelsbeleid en/of verschillen tussen de provincies kan blootleggen. Kan het onderzoek naar het personeelsbeleid samengaan met de benchmarkstudie? Kunt u beloven dat we de benchmarkstudie hier zullen bespreken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik zal eerst even op de aanvullende vragen ingaan.

Momenteel loopt een benchmarkstudie. Het is vandaag nog te vroeg om ons daarop te focussen. Dat gaat trouwens ook niet, want de studie is nog niet afgerond. We hebben uitdrukkelijk gevraagd deze studie nog dit jaar af te werken. Volgend jaar moet een nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn worden gesloten. Het is evident dat de aanbevelingen uit het verleden en de resultaten van de benchmarking een heel belangrijke rol zullen spelen bij het opstellen van nieuwe werkafspraken met De Lijn. Ik veronderstel bijgevolg dat dit punt in de toekomst nog uitgebreid aan bod zal komen.

Mijnheer Reekmans, uw inleiding heeft natuurlijk gedeeltelijk te maken met het antwoord dat ik op uw vraag om uitleg zal geven. U hebt een aantal punctuele feiten aangehaald. Die problemen zijn in het verleden ook al aangekaart. Het gaat dan in het bijzonder om het ongenoegen bij het personeel. Deze elementen zullen mee de afspraken bepalen die in de beheersovereenkomst zullen worden opgenomen.

U hebt me concreet gevraagd of ik op de hoogte was van het personeelstekort. Ik heb dit in de kranten gelezen. Dit is eigenlijk heel normaal. Zoals u weet, is De Lijn een extern verzelfstandigd agentschap. Overeenkomstig de artikelen 7 en 8 van de beheersovereenkomst functioneert deze entiteit zelfstandig. De Lijn staat zelf in voor de uitvoering van de exploitatie van stads- en streekvervoer. Dit houdt in dat De Lijn ook zelf voor de aanwervingen instaat. Ik verricht zelf geen enkele aanwerving bij De Lijn: de vennootschap moet dit zelf doen.

De beheersovereenkomst stelt nadrukkelijk dat de aanwervingen op een sociaal-economisch verantwoorde wijze en volgens de regels van het deugdelijk bestuur moeten gebeuren. Het hele personeelsbeleid moet aan deze twee randvoorwaarden beantwoorden.

Ik heb natuurlijk wel vernomen dat er problemen zijn. Tijdens diezelfde week hebben we in deze commissie toevallig nog een discussie gehad over de regel die passagiers verplicht vooraan op te stappen. Mevrouw Brouwers heeft toen twee opmerkingen gemaakt. Ze heeft verklaard dat dit in Leuven goed loopt. Daarnaast heeft ze verwezen naar de grote nood aan buschauffeurs.

Ik heb De Lijn over dit onderwerp bevraagd. Ik heb ondertussen een antwoord ontvangen. Los van dit antwoord wil ik nog even opmerken dat de wijze waarop het personeelsbeleid wordt gevoerd voor mij een belangrijk aandachtspunt vormt. Dit zal een belangrijke rol spelen bij het afsluiten van de nieuwe beheersovereenkomst. Ik denk dat ik hiermee al een gedeelte van de bezorgdheid van mevrouw Van den Eynde kan wegnemen.

Wat het totale personeelsbestand betreft, levert De Lijn absoluut inspanningen om het aantal chauffeurs op peil te houden. De Lijn moet hierbij natuurlijk anticiperen op het natuurlijk verloop. Er zijn vrijwillige en soms ook gedwongen ontslagen. Daarnaast is er nu en dan een uitbreiding van het aanbod. De Lijn werft aan per trimester en moet bijgevolg anticiperen op wat zal gebeuren. Het spreekt voor zich dat het regelen van het personeelsbestand, zoals de heer Reekmans heeft verklaard, zo efficiënt mogelijk moet gebeuren. Op dat vlak heeft hij zeker en punt.

Het gaat hier evenwel om een bedrijf met een centrale entiteit en provinciale entiteiten. Dit bedrijf is per regio sterk gestructureerd. Indien ergens een personeelstekort wordt vastgesteld, wordt eerst geprobeerd dit binnen de betrokken regio op te lossen. Dat lukt echter niet altijd.

De bestaande overschotten, zoals in het Mechelse voorbeeld, zijn van tijdelijke aard. Zodra er voldoende personeel is, worden de aanwervingen stopgezet. De gemiddelde arbeidsduur van de chauffeurs wordt per trimester berekend. Een trimester duurt dertien weken. Dit houdt in dat er gedurende sommige weken een licht overschot aan personeel is. Dit moet doorheen de rest van het trimester worden uitgevlakt. Ik wil me niet uitspreken over de vraag of dit de ideale aanpak is. Ik kan enkel melden dat het vandaag op deze wijze gebeurt. Het probleem in Mechelen was van tijdelijke aard en is, voor zover ik weet, ondertussen al opgelost.

In de regio Leuven zit De Lijn met precies het omgekeerde. Dit moet natuurlijk absoluut worden vermeden. De Lijn heeft me gemeld dat een paar busritten zijn afgeschaft. Als reden wordt vooral naar een recente piek in afwezigheden omwille van ziekte verwezen. Het ging zeker niet om een tekort aan bussen om mee te rijden: er was gewoon niemand om met die bussen te rijden.

De keuze van ritten die niet zijn gereden, is op een zeer voorzichtige manier gemaakt. De Lijn heeft eerst gekeken over welke alternatieven de benadeelde reizigers beschikten. De ingrepen zijn dan ook geconcentreerd op trajecten die een aanbod met een hoge frequentie kennen. Hierdoor heeft De Lijn ervoor kunnen zorgen dat de reizigers, weliswaar met een zeker tijdverlies, toch hun bestemming konden bereiken. Als er iets is dat in een performante organisatie gegarandeerd moet kunnen worden, is dat een bestaand aanbod er ook echt moet zijn, want ofwel is het er ofwel niet, maar het kan niet zijn dat er slechts af en toe een bus rijdt.

Ik kom tot de selectienormen bij de examens. De examens zijn overal gelijk, een examen is een examen. De job van chauffeur is geen eenvoudige job en vergt veel competenties op diverse vlakken, zoals stressbestendigheid, rijgedrag en klantvriendelijkheid. Tijdens de selectieprocedure wordt nagegaan of die competenties in voldoende mate aanwezig zijn. Dat gebeurt door middel van een aantal instrumenten: assessment, praktische proef, medisch onderzoek. Iedere chauffeur volgt ook een basisopleiding van gemiddeld zes weken alvorens hij of zij operationeel wordt. De Lijn meldt dat het onontbeerlijk is dat het kwaliteitsniveau hoog blijft, en dus wordt er geprobeerd om zo goed mogelijk opgeleide medewerkers in te zetten. Er is dus geen intentie om de selectienormen te verlagen. Het is belangrijk dat het personeel voldoende tijd en ruimte krijgt om goed opgeleid te worden.

Het klopt wel dat het in bepaalde regio's moeilijk is om geschikte kandidaten te vinden en dat daar speciale acties gedaan worden om interesse en enthousiasme op te wekken bij kandidaat-buschauffeurs voor De Lijn.

Het personeelsbeleid volgt de cyclus van doorlichtingen, audits en rapporteringen, die deel uitmaken van de algemene bedrijfscontext. Jaarlijks is er een rapportering over de beheers-overeenkomst, er is een doorlichting van de Interne Audit Vlaamse Administratie (IAVA), er is de jaarlijkse 'management letter' van de bedrijfsrevisoren en er is ook de werking van de afdeling Interne Audit. Al deze documenten bestaan en worden jaar na jaar opgevolgd, maar dat neemt niet weg dat het kwaliteitsniveau van het personeel in de toekomst een aandachtspunt blijft, dat is evident.

Mijnheer Reekmans, u alludeerde al op het regeerakkoord. Daarin hebben we de afspraak gemaakt om voor het openbaar vervoer in het algemeen, in de toekomst zo veel mogelijk efficiëntieverbeteringen teweeg te brengen door meer vraaggestuurd te werken. Dat kan natuurlijk niet een vingerknip gerealiseerd worden. We moeten monitoren en we moeten ervoor zorgen dat we de juiste cijfers hebben, want efficiënte ingrepen kunnen pas worden doorgevoerd op het ogenblik dat de basiscijfers er zijn. Dit verhaal wordt zeker vervolgd, en het wordt door mij en mijn diensten opgevolgd.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik begin met de juiste cijfers. U hebt daar uiteraard geen schuld aan, maar ik stel toch vast dat uw voorgangster vijf jaar lang de mogelijkheid tot het verkrijgen van juiste cijfers, heeft afgeremd.

Aangezien deze problematiek – en ik heb de verslagen van dit parlement van de voorbije jaren erop nagelezen – al jaren wordt aangekaart, zeker voor wat de vraag naar juiste cijfers voor De Lijn betreft, stel ik vast dat het aan uw voorgangster ligt, die terecht of onterecht, willens nillens, die echte cijfers niet wou.

Nu we ons toch even in de partij van uw voorgangster bevinden – en al is dit interne keuken van sp.a, het moet me toch van mijn hart en van mijn lever – merk ik ook op dat mevrouw Lieten viceminister-president van Vlaanderen is geworden omwille van haar uitstekende managementskwaliteiten. Ik schrok dan toch toen ik op mijn bord kreeg dat er in de ene stelplaats dertig chauffeurs te veel zijn en in een andere twaalf te weinig, en dat de mogelijkheid zelfs niet bestaat om die mensen tijdelijk over te plaatsen! Ik heb even op Google Maps de werkelijke afstanden met de wagen tussen die verschillende stelplaatsen opgezocht. Tussen de stelplaats Tremelo en de stelplaats Leuven bedraagt de afstand welgeteld 12 kilometer, tussen Mechelen en Leuven is dat 21 kilometer. Ik kan me echt niet inbeelden dat die chauffeurs niet uitgewisseld kunnen worden.

Minister, waar u me niet op antwoordde en rond de vraag bent blijven praten, is mijn vraag over de selectienormen. De vakbonden hebben wel degelijk concreet aan De Lijn gevraagd om de selectienormen te verlagen. Wat is uw antwoord daarop, minister? Mag De Lijn daarop ingaan of niet? Ik zou daar graag een duidelijker antwoord op krijgen.

Ik stel vast De Lijn u zegt dat er een piek in ziekte is in Leuven. Ik stel ook vast dat de vakbonden zeggen dat het net door personeelsgebrek is dat er zoveel zieken zijn. Dit zijn weer eens twee verhalen die elkaar tegenspreken, waarbij de vakbonden a zeggen en De Lijn b.

Inzake de benchmarkstudie stel ik me soms de vraag wat we gaan vergelijken. Ik hoop dat we toch niet het personeelsbeleid per entiteit, dat hier vandaag voorligt, zullen vergelijken, want dan is het al op voorhand duidelijk dat die studie weinig zal uitmaken.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Reekmans, even ter aanvulling: in een vorig leven heb ik elf jaar bij De Lijn gewerkt, en ik meen toch dat u een onderscheid moet maken tussen wat de vakbonden zeggen en wat het management van een bedrijf doet.

De voorzitter: Een aantal opmerkingen van u zijn in die zin terecht dat we ze moeten opnemen in de bespreking van de beheersovereenkomst van De Lijn. De afgelopen vijf jaar is die beheersovereenkomst feitelijk nooit aan bod gekomen.

Zoals u hebt gezien, heb ik bij de regeling van de werkzaamheden gezet dat we hierover met de minister een overleg willen, want de nieuwe overeenkomst wordt verwacht tegen het voorjaar van 2010. We zouden aan het kabinet een stand van zaken vragen van hoe die beheersovereenkomst tot nu werd ingevuld en vooral van hoe de nieuwe beheersovereenkomst eruit zal zien, naar het voorbeeld van wat we doen inzake de Vlaamse Dienst voor Arbeidsbemiddeling en Beroepsopleiding (VDAB) en de Vlaamse Radio- en Televisieomroep (VRT). Zo weet ik dat in de vorige legislatuur in de commissie Werk elk jaar de beheersovereenkomst van de VDAB heel uitgebreid werd toegelicht door minister Vandenbroucke en door de heer

Leroy. We zouden dat hier ook moeten doen. Daarmee zal worden tegemoetgekomen aan een aantal vragen van de heer Reekmans.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Om het hart en de lever van de heer Reekmans te sparen, de kiezer zal over vijf jaar wel oordelen hoe goed minister Lieten het al dan niet heeft gedaan.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben blij dat u de selectienorm voor de examens niet wilt verlagen. Ik vind dat heel positief. Die chauffeurs dragen immers een grote verantwoordelijkheid.

Toch zou ik nogmaals aandacht willen vragen voor de examenprocedures. Ik heb van een aantal personeelsleden van De Lijn vernomen dat sommige entiteiten de negatieve examenuitslag van de psychotechnische proeven naast zich neerleggen omdat ze anders onvoldoende personeel vinden. Ik vind dat dit niet kan. Al het personeel moet over dezelfde kam worden geschoren. Het betrof dan ook vooral mensen die de taal niet machtig zijn. Wie reizigers moet bedienen, moet op zijn minst de Nederlandse taal kennen. Het zou oneerlijk zijn om sommige personeelsleden voor te trekken, enkel omdat ze de taal niet kennen. Ik wil erop aandringen dat u daar een onderzoek naar voert.

Minister, ik heb u niets horen zeggen over de stakingsaanzegging van 30 november die is aangekondigd. Bent u daar al van op de hoogte?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb er absoluut geen probleem mee dat een beheersovereenkomst in alle transparantie wordt bekeken. Het is belangrijk dat we het hele bedrijf mee hebben. Er werken meer dan 8000 chauffeurs bij De Lijn. Het is belangrijk dat zij daar in goede omstandigheden kunnen werken. Er moet arbeidsvreugde zijn. Een beheersovereenkomst moet er dan ook voor een deel toe leiden dat de chauffeurs in goede omstandigheden kunnen werken. Die aftoetsing zal worden gemaakt bij de nieuwe beheersovereenkomst.

Hier zijn een aantal suggesties gedaan die plausibel en logisch lijken. Binnen de interne arbeidsorganisatie moeten we nagaan hoe dit kan worden opgelost. Switchen is niet zo eenvoudig als hier wordt gezegd, zeker als er met afzonderlijke entiteiten wordt gewerkt.

Mijnheer Reekmans, wat de metingen betreft, heb ik de discussie van de afgelopen vijf jaar niet gevolgd. We hebben beslist dat de busreizigers geregistreerd moeten worden. Die beslissing zou niet mogelijk zijn indien het bedrijf niet de wil daartoe zou tonen. De voorbereidingen waren al volop aan de gang. Nu wordt het hoog tijd dat die registratie er zo snel mogelijk komt. Nu kan men aan de hand van steekproeven en tellingen schatten waar mensen die gratis rijden opstappen, maar men weet het niet echt concreet. Deze beslissing is een uitrol van een proces dat al een tijdje aan de gang was. Het is dus niet echt een breuk met vroeger, maar ik maak er wel een prioriteit van.

Het bedrijf heeft niet de intentie om de selectiecriteria naar beneden te halen. Als er na het examen problemen zijn bij de effectieve aanwerving, dan moeten die opgelost worden zonder dat we inboeten aan kwaliteit.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, voor mij is het alleszins een breuk met het verleden dat daar eindelijk een prioriteit van gemaakt wordt. Ik ben tevreden met uw uitleg dat het heilig huisje dat De Lijn toch altijd is geweest, eindelijk wordt gesloopt en dat ook daar eindelijk eens efficiëntiewinsten zullen worden geboekt, zoals de minister-president dat zo mooi heeft gezegd. Ik denk dat we bij De Lijn heel veel efficiëntiewinsten kunnen boeken.

Minister Hilde Crevits: Het zou ook het omgekeerde kunnen zijn. Het zou kunnen dat bepaalde lijnen een veel hogere bezetting hebben. U moet de oefening in twee richtingen maken.

De heer Peter Reekmans: De Lijn is een van de agentschappen die het meeste geld krijgen van de belastingbetaler. Wij zouden in deze commissie, zoals dat ook in andere landen gebeurt, moeten kunnen beoordelen of De Lijn al dan niet goed bezig is. Daarmee zeg ik net dat er vijf jaar niets is gebeurd. Ik neem u dat niet kwalijk, maar nu moeten we hier discussiëren over dertig chauffeurs te veel op de ene plaats en twaalf te weinig op de andere. Mijnheer Roegiers, de kiezer zal minister Lieten inderdaad over vijf jaar beoordelen, maar als lid van de commissie voor Mobiliteit beoordeel ik De Lijn vandaag. Ik stel vast dat minister Lieten niet de managementskwaliteiten heeft die uw voorzitter, mevrouw Gennez, meermaals in de media heeft bezongen. De rest is inderdaad aan de kiezer.

De heer Jan Roegiers: Ze was twee keer manager van het jaar, mijnheer Reekmans. Doe uw best maar.

De heer Peter Reekmans: Ik zal me nu echt onthouden van commentaar. Dat zal het beste zijn. Minister, ik ben heel tevreden dat u dit mee in overweging zult nemen bij de onderhandelingen over de nieuwe beheersovereenkomst. Heel cruciaal, willen we een nieuwe beheersovereenkomst krijgen die beter werkt, is dat die vijf aparte entiteiten bij De Lijn zouden worden afgeschaft en dat De Lijn eindelijk eens gaat werken als één Vlaams bedrijf. We krijgen immers altijd te horen dat de ene entiteit iets anders zegt dan de andere, en dat ze niet willen samenwerken.

De voorzitter: Dat is een vraag die u bij de beheersovereenkomst moet inbrengen. U moet dan eerst het decreet eens grondig lezen en dat dan koppelen aan de beheersovereenkomst. Ik vind dat we die discussie in deze commissie mogen voeren over de vraag of er vijf aparte entiteiten moeten zijn, of dat dit centraal moet worden aangestuurd. Ik heb de tijd van het centraal aansturen meegemaakt. Als iemand een pen moest hebben, verstreek er wel zes maanden voor hij die kreeg van Brussel. Daar is een hele discussie over geweest. Ik wil dat alles te zijner tijd wel eens naar voren brengen. Dan zal er een afweging moeten worden gemaakt. De vraag is of een centraal aangestuurde organisatie van die omvang ideaal is.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, ik wil het debat daarover voeren.

De voorzitter: Heel goed. Dat wordt nog leuk.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het eenticketsysteem voor het openbaar vervoer

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik was zeer verbaasd door, maar ook wel tevreden met uw uitlatingen vorige week in de media dat u in 2010 werk wilt maken van het registratiesysteem bij De Lijn. Daarover hebben we de voorbije jaren ook al veel gediscussieerd in deze commissie. Dat hangt natuurlijk samen met de goede werking van De Lijn. We kunnen maar goed openbaar vervoer aanbieden als we weten waar de Vlaming dat vraagt en als we het daar kunnen inzetten waar de Vlaming het vraagt. De voorzitter zal beamen dat dergelijke tellingen kunnen resulteren in het vaststellen van lege bussen, maar net zo goed in het vaststellen van overvolle bussen of trams, waar dan in extra capaciteit moet worden voorzien.

Ik was dus tevreden, maar de vraag rees meteen of u het enkel en alleen over De Lijn had, of dit ook zag als project samen met de MIVB en dergelijke. Ik las dan in een interview dat u

tevreden was dat zowel NMBS en Infrabel als De Lijn willen meedoen aan complementair openbaar vervoer. Ik citeer uit het interview: “Het eengemaakte ticket waarmee je op de tram, bus en trein kan, kan hier hopelijk een hefboom zijn.” Daarmee hebt u natuurlijk het Vlaamse vervoerslandschap mee. Dat is één zaak, en een belangrijke zaak, maar dat volstaat natuurlijk niet. Op zich is dit niets nieuws. Ik ga ervan uit dat u het Vlaamse landschap mee hebt, maar er wordt in Vlaanderen natuurlijk al lange tijd overlegd tussen de diverse openbaarvervoermaatschappijen om ook met de Brusselse entiteiten tot een akkoord te komen over het werken met één ticket. In 2005 was er al het bericht dat De Lijn de komende jaren 60 miljoen euro zou investeren in onderzoek naar die problematiek. Er werd ook een werkgroep opgericht, die bestond uit mensen van zowel De Lijn als de MIVB, TEC en NMBS. Dat is eigenlijk wel cruciaal, want daarmee werd over de gewestgrenzen heen gewerkt aan een eengemaakt metingsysteem, dat ook een meerwaarde geeft voor de gebruiker.

Eind 2007 werd dan beslist een platform op te richten. U kent het verdere verloop net zo goed als de andere leden in ons halfroond. De situatie is zo geëvolueerd dat men momenteel nog slechts met twee partijen aan tafel zit, namelijk MIVB en NMBS. Bovendien wil de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer geen geld meer investeren in dit project. Vlaanderen gaat ermee door. Ook in 2009 heeft de Vlaamse overheid nog miljoenen euro's gereserveerd voor onderzoek naar een eenticketsysteem.

Minister, is dat proefproject voor een eenticketsysteem dat men plande, gestart? Zijn er al resultaten van dat proefproject? Nog crucialer is de vraag wat het nieuwe element is dat aan de basis ligt van uw communicatie. We zijn hier al heel lang mee bezig. Vorige zaterdag deelde u dan plots mee dat het eenticketsysteem rond is, dat we dat ingang kunnen laten vinden. Hebt u dan een akkoord met de andere operatoren? Als dat zo is, dan is dat zeer groot nieuws, en dan stemt dat me hoopvol voor de toekomst. Als u een dergelijk akkoord hebt, wat betekent dat voor de uiteindelijke implementatie van dat eenticketsysteem voor het openbaar vervoer? Oorspronkelijk werd qua timing 2011 naar voren geschoven. Is dat nog mogelijk, of is het niet meer haalbaar? We moeten de uiteindelijke doelstelling in het oog houden, namelijk het openbaar vervoer beter maken voor de gebruiker, zodat die niet meer wordt geconfronteerd met aparte ticketjes en aparte systemen, maar er één systeem is waardoor hij gebruik kan maken van – hopelijk – kwaliteitsvol openbaar vervoer.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik sluit me aan bij de vragen van mevrouw De Ridder. Het was inderdaad een opgemerkt interview, waarin u het had over het “geleuter” over de passagiersaantallen van De Lijn, dat nu eindelijk maar eens moest ophouden. U gaf vooral de indruk dat u nu het initiatief nam om een proefproject op poten te zetten waarin de reizigersaantallen geteld zullen worden. Is dat inderdaad een nieuw initiatief, of is het een voortzetting van een vroeger genomen maatregel? Wat is de budgettaire weerslag van dit initiatief in zijn verschillende fases? Waarvoor worden welke bedragen ingeschreven? Wat is de precieze timing van de maatregel? Waar zal het proefproject worden geïnitieerd?

Zal deze kaart nu compatibel zijn met de systemen die bij de andere openbaarvervoermaatschappijen gebruikt zullen worden? Ik laat mij vertellen dat dat bij de MIVB vrij goed zit, maar dat het bij de NMBS helemaal niet meer wordt voortgezet. Wij hebben ondertussen allemaal een kaartje van de MIVB. Ik neem aan dat het iets soortgelijks wordt. Ik hoop in elk geval niet dat we met drie van die plastic kaartjes zullen moeten rondlopen als we naar het werk gaan: eentje van De Lijn voor tram of bus in Vlaanderen, eentje van de NMBS op de trein en dan nog een kaart van de MIVB voor de tram of de bus in Brussel.

Hoever staat het met de onderhandelingen met de andere vervoermaatschappijen? Zullen we met drie, dan wel met één van die kaartjes op zak moeten zitten?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Minister, toen ik het bewuste interview las, vroeg ik mij onmiddellijk af wat die chipkaart te maken heeft met het eenticketsysteem. Staat dat los van elkaar of niet? Er is inderdaad een werkgroep die daar al een tijdje mee bezig is, maar het is mij niet duidelijk of dit nu te maken heeft met de werkzaamheden van die werkgroep of niet. Ik zou ook graag van u vernemen welke investeringen er al zijn gebeurd.

Wat mij betreft, gaat het niet alleen over het systematiseren van de tellingen en een registratiesysteem, maar ook over tariefintegratie. Is dit een middel om te komen tot tariefintegratie over de verschillende maatschappijen heen? Ik hoop dat dat het geval is, maar het is mij vooralsnog onduidelijk.

Als je met een chipkaart gaat werken, vallen er ook een aantal overwegingen te maken met betrekking tot de privacy. Als je de registraties van reizigers kunt koppelen aan hun abonnementsgegevens, kun je de bewegingen van abonnees nagaan en kun je heel wat gegevens bekijken. Zijn er daar oplossingen voor?

Een van de problemen bij de tellingen van De Lijn is dat men tot nu toe altijd met opstapbeurten heeft gewerkt. Als je wil weten hoeveel mensen er gebruik maken van De Lijn, moet je werken met ritten. De vraag is of dat probleem zal worden opgelost met dit nieuwe systeem.

Tot slot wil ik dit systeem nog koppelen aan een vraag die ik enkele weken geleden heb gesteld. Hoe verhoudt de invoering van een systeem met een chipkaart zich tot het vooraan opstappen op de bus? Zal het met dit systeem nog noodzakelijk zijn om die regel verder te handhaven?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, het eenticketsysteem werd in 2007 door uw voorganger aangekondigd met een budget van 60 miljoen euro. Ik stel mij daar vragen bij. Waarom gaan we eerst een eenticketsysteem invoeren en dan pas overschakelen op een chipkaart? Als je 60 miljoen euro investeert in een ticketsysteem, mag dat toch op zijn minst compatibel zijn met de andere netten. Hoever staan de gesprekken met De Lijn en de MIVB daarover?

Vandaag kennen we reeds een systeem met sms-tickets in onder andere Gent en Antwerpen, maar dat is enkel toegankelijk voor Proximusklanten. Dat systeem is ook maar ingevoerd om er een in te voeren. Er zijn drie gsm-operatoren actief in Vlaanderen, maar er wordt een duur systeem van sms-tickets ingevoerd dat alleen toegankelijk is voor de klanten van één provider. Qua concurrentievervalsing kan dat tellen, minister.

LDD wil eindelijk correcte tellingen en steunt u in elk initiatief dat u daarvoor neemt.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik heb van de heer Watteuw gehoord dat hij bezorgd is voor mogelijke inbreuken in de privésfeer van gebruikers van zo'n kaart. Hij heeft misschien een punt, maar dan vraag ik me af hoe hij en zijn fractie omgaan met de mogelijke schending van de privésfeer van de gebruikers van een slimme kilometerheffing.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik vind het een goede zaak om tot een eenticketsysteem te komen, maar het zou nog beter zijn dat het openbaar vervoer op elkaar is afgestemd en elke openbaarvervoervorm of openbaarvervoermaatschappij haar verantwoordelijkheid neemt.

U stelde dat uw registratiesysteem reizigersaantallen perfect zal tellen. Dat is een zeer lovend initiatief. Het is absoluut noodzakelijk, zeker als we weten hoeveel geld er naar De Lijn gaat.

Minister, wat is er de voorbije jaren dan eigenlijk uitgevoerd? In 2006 werd er in dit parlement al een vraag gesteld over het eenticketsysteem. Er zouden toestellen worden

aangeschaft. Een persbericht van 2007 vermeldt dat De Lijn 60 miljoen euro zal investeren in een eenticketsysteem. Er zouden ook boordsystemen moeten worden aangekocht. Op termijn zou het systeem moeten evolueren naar een mobiliteitskaart voor bijvoorbeeld autodelen of fietsverhuur. Zit dit nog mee in het programma?

De heer Jan Peumans: Mevrouw De Ridder, in uw schriftelijk ingediende vraag om uitleg hebt u het over een vijfde vervoermaatschappij: De Lijn, de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), Transport En Commun (TEC), STIP en de NMBS. Wat is de maatschappij STIP? Dat is voor mij een totaal nieuwe maatschappij. Is dat een uitgeverij? Ik ken wel een maatschappij STIB, het Franse MIVB. *(Gelach)*

Mevrouw Annick De Ridder: U hebt gelijk.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, geachte collega's, er zijn heel wat vragen gesteld, wat aantoon dat het eenticketsysteem hier leeft.

Mijnheer Roegiers, maak u geen zorgen, ik heb alle interventies die er in het verleden in de commissie geweest zijn, nagelezen. Ik denk dat ik bij de vorige vraag al voor een deel een antwoord heb gegeven.

De heer Jan Roegiers: Minister, u hebt gelijk, maar sommige mensen lezen alleen maar deze vraag.

Minister Hilde Crevits: Het hangt allemaal samen. Ik heb in een interview in een krant waar men mij bevroeg over onder andere De Lijn, gesteld dat ik wil zorgen dat het systeem geïnstalleerd geraakt zodat we kunnen tellen. Om te tellen heb je een chipkaart nodig, maar je hebt die chipkaart evenzeer nodig als je een eenticketsysteem wilt organiseren. De bus moet uitgerust zijn met een machientje dat voor mijn part gewoon 'tuut' zegt als je je kaart scant. *(Gelach)*

Als ik dit nu aankondig als een prioriteit voor de komende jaren – maar er is dit jaar al een budget voor en het zal volgend jaar worden geïnstalleerd – dan is dat omdat men er al mee bezig was. Ik vind dit evident. Voor mij is het een prioriteit om te stoppen met discussies over tellen en meten. Meten is weten. Laat ons dus proberen te meten. Het is de voorbode voor de rest.

Mevrouw De Ridder, op dit ogenblik is er nog geen proefproject gestart. Ik heb het niet over hoe men een ticket kan opladen, maar over de chipkaart zelf, dus over hoe men zich op een bus kan registreren. Alle openbaarvervoermaatschappijen zijn volop bezig met de voorbereidingen voor de smartcard ticketing en -registratie. Er zijn dus twee dingen: één ticket en de registratie die nuttig is om te tellen zodat er later ingrepen kunnen gebeuren voor een betere efficiëntie.

De Lijn voorzag daarvoor in 2009 in een projectbudget van iets meer dan 821.000 euro. Met dit projectbudget is de definitie van het business concept gerealiseerd en worden ook de technische en functionele vereisten en het technisch en functioneel ontwerp opgesteld, die noodzakelijk zijn voor de uitvoering. Zoiets moet voorbereid worden. Er moet een technologie zijn die compatibel is met van alles en nog wat.

Ik was vanmorgen trouwens aanwezig op het Verkeerstechnologiecongres waar iedereen is die met technologie bezig is. Het is bijzonder boeiend om de ontwikkelingen op het vlak van technologie in Vlaanderen te zien om zich in de toekomst flexibel en mobiel in het verkeer te bewegen.

De definitie van het business concept werd afgewerkt. De Lijn heeft al enkele ICT-standaarden gedefinieerd en technologische keuzes gemaakt noodzakelijk voor de realisatie van de interoperabiliteit. De persoonlijke smartcard met microprocessor (CALYPSO) zal het basiselement vormen. Die kaart zal alle types van vervoerbewijzen kunnen dragen. Dat is een

belangrijke uitspraak. Die kaart is gebaseerd op de Belgische datastructuur, zoals ze is afgesproken tussen de vier openbare vervoeroperatoren: De Lijn, het TEC, de MIVB en de NMBS. Het opstellen van die technische en functionele vereisten en het technisch en functioneel ontwerp loopt. Op dit moment is er een marktbevraging voor de projecten ReTi en Bo (Reizigerregistratie, Ticketing en Boordcomputer). Die werd op 12 oktober gepubliceerd. Het hoofddoel van die marktbevraging is informatieverzameling om zo een goed beeld te krijgen van de markt, de mogelijke oplossingen en de ervaring van anderen. We willen immers het warm water niet opnieuw uitvinden. Er zijn zaken die ook al in andere regio's ingevoerd zijn of gebruikt worden.

Er is nog geen definitief akkoord afgesloten. Wel heeft de NMBS op 24 februari een nieuw voorstel geformuleerd voor de oprichting van de naamloze vennootschap Belgium Mobility Card (BMC), waarin de vier operatoren gelijke aandelen hebben. De Lijn neemt actief deel aan het overleg voor de oprichting van de nieuwe samenwerking. Als streefdoel wordt ook hier vooropgesteld om tegen eind 2009 tot de oprichting te kunnen overgaan. Het samenwerkingsverband zal een coördinerende taak hebben. Het gaat hier immers om interoperabiliteit. Wat bij ons gebruikt wordt, moet ook compatibel zijn bij de andere.

Op dit ogenblik lopen de gesprekken tussen De Lijn, de NMBS, de MIVB en het TEC om te komen tot de oprichting van het gemeenschappelijk platform dat de invoering van interoperabele ticketing via een interoperabele smartcard moet coördineren. Niet onbelangrijk om weten is dat in dit schema elke operator van het openbaar vervoer zijn eigen registratie- en ticketingsysteem heeft, waarbij kaarten uitgegeven door elke individuele operator aanvaard zullen worden door het systeem van de andere operator. Wellicht wordt het niet een kaart waar ze alle vier op staan, maar de kaart van de ene zal gebruikt kunnen worden bij de andere. De Lijn verwacht dat het nieuwe gemeenschappelijke platform zijn activiteiten begin 2010 zal kunnen opstarten.

We starten dus volgend jaar met de eerste installatie, de eerste fase van het registratiesysteem. Dat betekent dat iedereen zich in een eerste fase kan registreren. De uitrol zal over een periode van drie jaar gebeuren. Ondertussen loopt dat.

De heer Watteuw heeft terecht de vraag gesteld of dat allemaal volledig los staat van de rest. Natuurlijk niet. Het registratiesysteem hangt uiteraard samen met dat unieke ticket. Daar zijn afspraken over gemaakt. De kaarten die bij de ene operator worden gebruikt, moeten ook gebruikt kunnen worden bij de andere. Iedereen kan dat wel invoeren volgens het eigen systeem.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Wanneer wordt het proefproject dat nog niet van start is gegaan, wel opgestart? U herinnert zich dat men in 2005 zei dat De Lijn de volgende jaren 60 miljoen euro zou besteden om deze problematiek te onderzoeken. Wat is er met dat geld gebeurd? U zegt dat het systeem over drie jaar volledig wordt opgestart. Is dat bedrag gereserveerd gebleven, of ging het naar andere projecten? Zal 2011, de oorspronkelijk vastgelegde timing, gehaald worden?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Ik heb de vraag niet gesteld tot meerdere eer en glorie van uw voorgangster. Ik wilde het gewoon weten.

Kunt u me bevestigen dat de vier vervoersmaatschappijen samen de Belgium Mobility Card zullen oprichten en samen het systeem ook zullen invoeren? Wat gebeurt er als een van de vervoersmaatschappijen achterblijft? Doet De Lijn dan verder met het uitrollen en installeren van dat systeem? Lopen we het gevaar dat als één maatschappij afhaakt, we toch met twee, drie of meer kaartjes zitten?

De voorzitter: De heer Watteuw heeft het woord.

De heer Filip Watteuw: Minister, ik dank u voor uw duidelijk antwoord. Toch blijven er een aantal onbeantwoord. Ik heb gevraagd of dit ook zal leiden tot tariefintegratie. Komt er een soort gelijkschakeling van tarieven, eenzelfde soort schema qua tariefstructuur? Ik had ook bedenkingen in verband met de privacywetgeving. Ik maak geen bezwaar. Wel moet rekening worden gehouden met die wetgeving. Er zijn mogelijkheden om die zaak op te lossen. Hoe zult u dat doen? Ik heb ook gevraagd of er een relatie is met het vooraan opstappen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb u geen antwoord horen geven over het huidige sms-systeem in Gent en Antwerpen. Wordt dat afgeschaft? Waarom kan dat enkel via één provider, namelijk Proximus, en niet via BASE en Mobistar? Dat stemt niet echt overeen met het principe van vrij ondernemerschap. *(Opmerkingen)*

Als een dergelijk systeem door De Lijn wordt ingevoerd, mag er geen favoritisme zijn in het voordeel van één provider. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Het is dan de taak van De Lijn om dat systeem eerst op punt te stellen vooraleer het gerealiseerd wordt. Wat kost dat systeem? Dat is heel onduidelijk. Zal het chipsysteem ook in de belbus worden geïnstalleerd? Dat lijkt me een duur systeem, gezien de lage frequentie van het belbusgebruik.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, ik moet de minister niet verdedigen, integendeel. De voorzitter moet waken over de vraagstelling. De vragen van mevrouw De Ridder en de heren Roegiers en Watteuw gaan over het eenticketsysteem. U stelt vragen over sms. Er bestaan nog 23 andere mogelijkheden. U kunt moeilijk van de minister verlangen dat zij weet hoeveel dat systeem kost? Ik onderschat de minister niet, integendeel, maar ik denk dat ze die parate kennis niet heeft.

U moet in het verlengde van de hoofdvragen blijven, en niet allerlei zijwegen bewandelen. Dan krijgen we frustratie bij u omdat u geen antwoord krijgt op uw vragen, en bij de minister omdat ze geen antwoord kan geven. Dan wordt het helemaal niet meer leuk. Ik geef dit mee ter overweging. Als u extra vragen wilt stellen, dan stelt u een schriftelijke vraag of een vraag om uitleg.

De heer Peter Reekmans: We discussiëren vandaag over het eenticketsysteem dat zou moeten leiden tot een chipsysteem. Vandaag kennen we al een sms-systeem. De reden waarom ik dat aanhaal, is net omdat we al zoveel systemen kennen en hebben ingevoerd, dat we uiteindelijk eens moeten gaan naar één degelijk systeem. Dat is mijn pleidooi. Daarom vroeg ik lachend wat dit alles kost. Ik vraag geen concreet getal. Eerst hebben we sms-tickets, dan het eenticketsysteem, ga nu eens voor één project en maak dat af.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik had inderdaad op enkele vragen niet geantwoord. Mijnheer Watteuw, de regels over de privacy zijn afgetoetst. Ik denk dat de aftoetsing gebeurt bij het opstappen. Er wordt geen naam geregistreerd, het opstappen wordt geregistreerd. Dat is waarom je op- en afstappen niet in één beweging kunt registreren. Zo kun je wel reistrajecten registreren. Opstappen is geen enkel probleem. Het wordt heel frequent toegepast. Er is een technologie waarbij je rekeningen stuurt afhankelijk van de gereden kilometers. De gegevensverwerking moet gebeuren op een manier die rekening houdt met de privacy.

Mevrouw De Ridder, er is een timing gepland tot 2011. Die timing komt op dit ogenblik niet in het gedrang. De uitrol loopt zoals gewenst. Ik probeerde duidelijk te maken wat we vooral doen. Ik vind het een goede werkwijze om een systeem te maken waarbij we niet helemaal afhankelijk zijn. Het moet niet identiek zijn aan de andere. Je kunt het systeem op je eigen tempo invoeren, maar het moet wel compatibel zijn. Het moet een intelligente kaart zijn die maakt dat de software van het andere systeem ook kan worden gebruikt. Dat zorgt ervoor dat de slaagkansen heel groot zijn. Een uniforme prijs is voor de toekomst.

Er zijn twee belangrijke zaken. Eerst en vooral moet de registratie er komen. De heer Reekmans zegt: eerst het eengemaakte ticket, dan de chip. Neen, volgend jaar komt eerst de registratie. Dan volgt de evolutie naar het eengemaakte ticket. In Brussel zijn er nog altijd twee machines op de bus: de ene voor de individuele reizen, en de andere – met de naam MOBIB – voor de abonnementen en de gratis reizen. Dat wordt gefaseerd ingevoerd. Dat is wat wij ook zullen doen. De eerste fase zijn de gratis reizen en de abonnementen; dat verspreiden we over heel Vlaanderen en dan evolueren we naar de unieke tickets. Zo vangen we twee vliegen in één klap. Het platform werkt goed, maar iedereen kan zijn eigen manier van invoeren hanteren.

Het is goed dat er soms wordt geëxperimenteerd, dat er creatief wordt nagedacht. Hoe kunnen we het comfort voor wie het openbaar vervoer wil gebruiken, verhogen? Als we tot een eengemaakt ticket kunnen komen, dan zou de gebruiker dat als een comfortverhogend element moeten kunnen aanvaarden. Dat biedt ons bovendien de meerwaarde dat de registratie automatisch gebeurt.

Mevrouw De Ridder, het exacte prijskaartje van het hele project kan ik niet geven. Er was 800.000 euro gereserveerd. Daarmee wordt het hele technologische concept uitgewerkt. In de begroting van De Lijn voor 2009 is er 821.000 euro vastgelegd. Vóór de bussen volledig uitgerust zijn, zijn er veel ingrepen nodig en daar hangt een kostprijs aan. Het voordeel is wel dat de huidige toestellen in de bussen, die om de zoveel jaar worden vervangen, in sommige gevallen bejaard zijn. Als we die nu moeten vervangen, kunnen we meteen overschakelen op de nieuwe technologie. Zo kunnen we het eenticketsysteem starten.

De Lijn is er nog niet mee bezig. De regio en de doelgroep moeten worden afgewogen.

De voorzitter: De minister heeft al gezegd dat er geen proefproject is uitgevoerd. In elk geval zal deze vraag nog met stip hier aan bod komen.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de lange doorlooptijd van grote infrastructuur- en investeringsprojecten

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, begin dit jaar heb ik u al ondervraagd over de grote noodzaak aan maatregelen voor een beter en sneller doorlopen van de Vlaamse planprocessen voor infrastructuur- en investeringsprojecten. De directe aanleiding toen was de dringende oproep aan de overheid vanuit verschillende hoeken, onder meer komende van de Kamer van Koophandel en de Vlaamse Havencommissie, om ervoor te zorgen dat de Vlaamse planprocessen beter en sneller doorlopen kunnen worden. Op dit moment nemen die minstens zes tot negen jaar in beslag vooraleer de goedkeuring voor een project kan worden afgeleverd. Dat is een opvallend slecht resultaat in vergelijking met de ons omringende landen.

In het Mobiliteitsrapport 2009 komt de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) tot dezelfde conclusie. Ik citeer letterlijk uit het rapport. U vindt deze citaten terug op de bladzijden 45 en 47: "Een bijkomend knelpunt is de lange doorlooptijd van grote infrastructuurprojecten zoals de missing links. Wanneer voor de missing links het Mobiliteitsplan Vlaanderen uit 2001 als eerste ijkpunt wordt genomen, is een gemiddelde realisatietijd van 10 tot 11 jaar eerder regel dan uitzondering. Het beleidsproces met betrekking tot grote infrastructuurprojecten voor de verschillende modi is zeer complex, niet transparant en verloopt vaak heel moeizaam en traag."

Dit is het tweede citaat: “De timing van grote infrastructuurprojecten zoals de missing links heeft onder meer te maken met de doorlooptijd van de wettelijke procedures. Vooral het voorbereidingstraject (studiefase, MER-procedure ...) neemt veel tijd in beslag. Een gebrek aan maatschappelijk draagvlak is vaak ook een vertragende factor. Bovendien worden grote wegeninfrastructuurprojecten in de regel niet geselecteerd en geëvalueerd op basis van een ruimere sociaaleconomische evaluatie, wat de kloof in het maatschappelijk draagvlak alleen maar doet toenemen.” Versneld investeren in geplande infrastructuur kan in tijden van crisis niettemin nieuwe impulsen geven aan de economie. Dat bleek trouwens deze week nog, in de commissie Financiën, waar de SERV uiteenzette dat we de crisis met infrastructuurmaatregelen kunnen aanpakken.

In uw antwoord op mijn eerdere vraag om uitleg over dit onderwerp liet u weten dat er begin dit jaar een studie werd opgestart waarbij wordt gekeken naar een aantal Europese landen en regio's met vergelijkbare context en wordt nagegaan hoe zij omgaan met de regelgeving en vooral de praktische toepassing van plan-MER's. De studie zou onder meer de situatie bekijken in Beieren, Schotland, Finland, Denemarken, Oostenrijk, het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en het Waalse Gewest. De resultaten van deze studie, die de bevoegde departementen bijkomende inzichten moeten verschaffen in mogelijke verbeterpistes, werden verwacht tegen juni van dit jaar.

In mijn eerdere vraagstelling aan de minister over dit onderwerp verwees ik ook naar het rapport-Elverding in Nederland. Het gaat om het advies “Sneller en beter” van de Commissie Versnelling Besluitvorming Infrastructuurle Projecten, dat in april 2008 werd gepresenteerd. Deze commissie moest in opdracht van de Tweede Kamer zoeken naar manieren om de besluitvorming over infrastructuurprojecten te versnellen, zonder dat dit ten koste gaat van de zorgvuldigheid op het vlak van belangenafweging en inspraak. Ondertussen nam de Nederlandse Tweede Kamer in januari 2009 de wet Versnelling Besluitvorming Wegprojecten aan. Met deze wet – kortweg de Spoedwet – kan Rijkswaterstaat wegprojecten sneller uitvoeren, zodat het verkeer op korte termijn weer kan doorstromen. Op die manier hoopt men in Nederland nu al de dertig grootste knelpunten op de weg aan te pakken.

Graag zou ik de volgende vragen aan de minister willen voorleggen. Tot welke resultaten en inzichten heeft de hierboven aangehaalde studie van begin dit jaar geleid? Welke verbeteringen kunnen daardoor worden aangebracht? Hoe en wanneer zullen die concreet worden toegepast? Eind 2008 werd het verbeterproces “MER in beweging” opgestart, waarbij de MER-processen worden geëvalueerd en ook wordt gezocht naar verbeterpunten. Het proces steunt op drie pijlers: de verhoging van de personeelscapaciteit, de verbetering van de efficiëntie van de MER-processen en de wijziging van de regelgeving. Hoe ver staat het met dit verbeterproces? Tot welke concrete verbeteringen heeft dit momenteel al geleid of binnen welke termijn mogen die worden verwacht? In hoever kan de Nederlandse Spoedwet waardevol zijn voor Vlaanderen als inspiratiebron en eventueel ook hier worden toegepast?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, de heer de Kort heeft de grote verdienste de vinger op de wonde te leggen. Het is een van de grote uitdagingen van deze tijd: het verkorten van de administratieve doorlooptijd van grote infrastructuur- en investeringsprojecten. Vandaag kennen we allemaal het nimbyndroom: not in my backyard. Ondertussen zijn we verder geëvolueerd naar 'banana': build absolutely nothing anywhere near anyone. Mensen die grote initiatieven willen nemen, komen terecht in een eindeloos stop-go-stopverhaal, ten gevolge van MER- en ander planningsprocedures. Men kan daar wel mee leven, tenzij dat jaren aansleept. Vaak hebben mensen dan ook het gevoel dat het bestuur zich achter procedures verschuilt om niet meteen nee te moeten zeggen.

Ik zeg niet dat men die procedures allemaal moet afschaffen. Ik heb zelf lang genoeg aan de andere kant gewerkt. Er is natuurlijk de bemerking dat de oorspronkelijke kostenberekeningen hopeloos achterhaald geraken omdat het jaren duurt vooraleer een project ook

daadwerkelijk wordt uitgevoerd – bijvoorbeeld omdat de grondstofprijzen in de tussenperiode verdrievoudigen. Zo zijn de afgelopen vijf tot tien jaar de prijzen voor staal, cement en hout meer dan verdubbeld.

De verwijzing van de heer de Kort naar Nederland is interessant. Dat was lange tijd een land dat worstelde met aanslepende procedures. De wet Versnelling Besluitvorming pakt de infrastructuurinertie aan. Ik heb begrepen dat beide kamers de wet hebben goedgekeurd, en ook dat het de bedoeling is om daarmee de doorlooptijd van grote infrastructuur- en investeringsprojecten tot één derde te herleiden.

Dit is een dossier dat de tegenstelling tussen meerderheid en oppositie overstijgt. We hebben hier samen een groot maatschappelijk belang te verdedigen. We moeten gaan naar efficiëntere procedures die toch de rechten van de samenleving waarborgen zonder dat de uitvoering van projecten erg lang wordt uitgesteld, zo niet verzanden. Misschien kunnen we op dit punt Nederland als gidsland volgen? Misschien kunnen we hun aanpak vertalen in Vlaams recht, Vlaamse voorschriften en Vlaamse procedures. En misschien kunnen we hun ambitie overnemen om die doorlooptijd van grote infrastructuur- en investeringsprojecten tot één derde te reduceren. Want alle politieke strekkingen maken vandaag een slechte beurt.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera van der Borgh: Voorzitter, ik sluit me graag aan bij de heren de Kort en Keulen. Het is juist dat het maatschappelijk draagvlak van grote infrastructuurwerken een belangrijke factor is in het al dan niet snel afhandelen van een dossier. Maar ook als er een groot maatschappelijk draagvlak bestaat, vorderen die grote infrastructuur- en investeringsprojecten tergend traag. Ik wil u bij wijze van voorbeeld een bloemlezing geven van incidenten in een dossier dat ik goed ken.

Sinds 2003 zijn over dit dossier in dit parlement vragen gesteld. Zelf ben ik me over dit dossier in maart 2005 beginnen buigen. In antwoord op mijn schriftelijke vraag van toen werd gesteld dat een studie had aangetoond dat er veel potentieel aanwezig was om het project uit te voeren, “maar er was nog nood aan een kosten-batenanalyse” om na te gaan welke werken er precies nodig zouden zijn. Die haalbaarheidsstudie zou volgens het antwoord van de minister in 2006 worden verricht.

Ik wil dit uiteenzetten, want steeds opnieuw worden we met een kluitje in het riet gestuurd, en dat kluitje zijn “studies”. We zijn daar niet mee gebaat, want het staat ons niet toe een concreet perspectief aan onze achterban voor te leggen. Ik viseer hier niet minister Crevits in het bijzonder. Er zijn genoeg ministers die maar al te graag lintjes komen doorknippen en beloftes doen, maar nadien horen we enkel dat er studies komen.

Die haalbaarheidsstudie zou tegen eind 2006 zijn uitgevoerd. In de zomer van 2007 vernam ik in een antwoord op een nieuwe vraag dat de studie net was afgewerkt. Toen vernam ik dit: “Pas na kennisname van de studie kan het initiatief genomen worden om de overeenkomstige infrastructuurwerken diepgaander te bestuderen, de daarvoor nodige budgetten vast te stellen en dan een planning van de werken te ontwikkelen waarna desgevallend de werken op de begroting kunnen worden voorzien.”

In een antwoord op een nieuwe vraag van februari 2008 zei de minister: “De studie toonde aan dat het probleem opportuun is”. Hij kondigde “een voorontwerpstudie” aan, en nadien de opmaak van een MER. De werken zouden daardoor pas vanaf 2010 kunnen starten. In september 2008 informeerde ik opnieuw naar de stand van zaken. Men zei me toen dat de werken in 2010 van start kunnen gaan. De studies zouden in het najaar van 2008 kunnen worden aanbesteed en in het voorjaar van 2009 worden uitgevoerd, om alles te kunnen voltooien in 2010. Dat klonk redelijk positief, ware het niet dat ik in september 2009 opnieuw informeerde naar de stand van zaken, en men me toen antwoordde dat het studiewerk vertraging had opgelopen en pas medio volgend jaar de voorontwerpstudie klaar zal zijn. Dan pas zal een

MER kunnen worden opgemaakt, waardoor de werken ‘ten vroegste’ in 2011 kunnen worden aangevat.

Ik wil erop wijzen dat op de uitvoering ervan wordt gewacht door bedrijven die al jaren geleden is beloofd dat er schot in de zaak komt. Dat is geen voorbeeld van goed bestuur. Het voorbeeld dat ik geef, gaat over de uitdieping van de Dender, wat een belangrijk mobiliteitsprobleem zou oplossen en de binnenvaart zou versterken.

De voorzitter: Ik was aan het gissen over welk dossier u het had. Ik ben een aantal jaren kabinetschef van de minister geweest. Het dossier van de N41 ging toen ook al door onze handen. Dat dossier sleept al vijftientwintig jaar aan.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, ik denk dat mevrouw Van der Borgh perfect heeft geïllustreerd wat de heer de Kort heeft uiteengezet. Ik sluit me graag bij aan bij de woorden van de heer Keulen dat we over de partijgrenzen heen in dit verband dezelfde bezorgdheid delen en moeten delen. De kwestie is essentieel omdat het beleidsproces van grote infrastructuurprojecten cruciaal is voor het mobiliteitsbeleid. Ik zou durven zeggen dat we het met zijn allen ook wel te veel verwaarloosd hebben de afgelopen jaren. Ik wil daar verder geen politieke discussie over voeren.

De heer de Kort heeft verwezen naar de MORA. Die heeft drie algemene conclusies naar voren gebracht: het beleidsproces is zeer complex en onvoldoende transparant; een vertragende factor is dikwijls het gebrek aan maatschappelijk draagvlak; de selectie en prioritering van infrastructuurprojecten gebeuren in de regel niet op basis van een ruimere sociaaleconomische evaluatie.

De raad deed ook voorstellen waar ik me graag bij aansluit. Minister, wat is uw houding tegenover die voorstellen? Ten eerste stelt de MORA voor om het Pact 2020 in te voeren. Dat bepaalt dat de Vlaamse Regering jaarlijks rapporteert over de geplande uitvoering van het infrastructuurbeleid voor de wegen, de binnenvaart, het openbaar vervoer en het spoor. Dit voorstel sluit perfect aan bij de motie van de heer Vandenbroucke die het parlement vorig jaar aannam. Minister, gaan we over tot een jaarlijkse rapportering?

Een tweede voorstel pleit voor de oprichting van een specifieke taskforce die binnen het jaar oplossingen zou moeten voorleggen voor de versnelling van die infrastructuurwerken. Minister, neemt u deze aanbeveling ter harte? Zult u effectief zo'n taskforce oprichten? Ofwel, wat zijn de redenen om dat niet te doen?

De voorzitter: Mijnheer Roegiers, over welke voortgangsrapportage hebt u het?

De heer Jan Roegiers: Dat komt later in de namiddag nog aan bod. Ik vraag een jaarlijkse voortgangsrapportage door de regering over de geplande uitvoering van het infrastructuurbeleid voor de wegen, de binnenvaart, het openbaar vervoer en het spoor. Dat is een beleidsaanbeveling van de MORA die perfect aansluit bij de motie van vorig jaar.

De voorzitter: Er is in deze commissie een eerste rapport ingediend over de grote infrastructuurwerken.

Minister, u hebt in de vorige legislatuur een uitgebreide stand van zaken gegeven over de missing links. Dat zijn die zes. Hoe ver moet men gaan met voortgangsrapportages? Is de verdieping van de Dender belangrijk genoeg? Of neemt men alleen grote werken op? Daar moeten we het eens over hebben.

De heer Jan Roegiers: Ik kan akkoord gaan met uw voorstel. Mijn vraag aan de minister blijft gelden. In hoeverre wil zij ingaan op de rapportering? Dat is een principiële kwestie.

De voorzitter: U kunt dat aan de minister vragen, maar de commissie kan daar ook over beslissen. Het siert u dat u de minister zo zachtmoedig benadert.

De heer Jan Roegiers: U doet mij blozen, voorzitter.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Ik wou iets minder zachtaardig zijn en dit inderdaad niet in handen geven van de Vlaamse Regering of van de bevoegde minister.

Het is niet de eerste keer dat ik op die spijker klop. Het moet gedaan zijn met al die studies om de studie. Het is de taak en de plicht van deze commissie om eindelijk dit dossier in handen te nemen. Die eerste rapportage van de infrastructuurwerken is veel te weinig. Er moet dringend worden bijgestuurd.

Ik ben hier nieuw. Elke vergadering hebben we het over de BAM. Dat dossier loopt al vijftien jaar. *(Opmerkingen)*

Toch meer dan tien jaar. We hebben het dossier van de zwarte verkeerspunten gehad waar 300 miljoen euro fout geteld werd, en de helft is nog niet uitgevoerd. Dan zijn er nog de fietspaden. En telkens zijn er studies om de studies. Mevrouw Van der Borght heeft gelijk, we moeten de overheidsstudies en –werken eens evalueren. Ik run al tien jaar mijn eigen bedrijf. Ik onderneem geen actie via studies. Men moet handelen en veranderen. We moeten een debat houden over de efficiëntie van de studies. De fout ligt ook bij de laksheid van de politiek die de studiebureaus maar laat doen. Voor al die fouten en traagheid van de overheidswerken is er slechts één schuldige, en dat is de politiek. Het is aan ons om de hand in eigen boezem te steken en uit te zoeken hoe we efficiënter infrastructuurwerken kunnen realiseren.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, we hebben hier in de vorige legislatuur een uitgebreide gedachtewisseling gehad met de titel ‘De greep van de studiebureaus’¹. Daar bestaat een heel interessant rapport over. Ik raad u aan om het eens te lezen. U maakt een aantal terechte opmerkingen, u zult die wellicht terugvinden in dat rapport.

De heer Peter Reekmans: Daarom zeg ik dat deze commissie dat in eigen handen moet nemen en dat we dat debat moeten voeren om die greep af te zwakken.

De voorzitter: Dan moet u dat naar voren brengen bij de regeling der werkzaamheden.

De heer Peter Reekmans: Dat zal ik doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dames en heren, deze bekommernis staat neergeschreven in het regeerakkoord.

Bij grote infrastructuurwerken, maar ook bij kleine, mevrouw Van der Borght, duiken vaak onverwachte obstakels op. We leven in tijden van crisis. Ik spreek ook veel ondernemers en zij bevestigen dat. Als het budgettaire wat moeilijker gaat, kan men de zaken bevorderen door de procedures zo soepel mogelijk te maken. Daarmee bieden we ook rechtszekerheid.

U kunt peilen naar mijn intenties. De parlementsleden met enige ervaring zullen het bevestigen: vereenvoudigen is niet zo eenvoudig. We bewegen ons binnen een kader dat gedeeltelijk Europees bepaald is. De basisregels zijn Europees. Het is niet mijn bedoeling dat Europees kader plots in de vuilbak te gooien. Dat kunnen we trouwens niet doen.

Voor een gewoon infrastructuurwerk moet men een maatschappelijke kosten-batenanalyse, een plan-MER en een project-MER maken. Men moet de GRUP-procedure volgen en de

¹ Gedachtewisseling over de greep van de studiebureaus op het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken. Verslag namens Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie uitgebracht door de heer Jan Peumans, *Parl. St.* VI. Parl. 2007-08, nr. 1622/1.

bouwvergunning aanvragen. Er zijn dus minstens vier openbare onderzoeken en minstens vier momenten van verplichte informatie. Dat is wettelijk bepaald. Na deze hele procedure kunnen in het kader van het vierde openbaar onderzoek bezwaarschriften worden ingediend. Daarop kan een negatief advies volgen, zodat men helemaal opnieuw mag beginnen. Deze regels inzake ruimtelijke ordening en leefmilieu bepalen de manier van werken.

In Nederland werd een tijd geleden de commissie-Elverding opgestart. Het was in Nederland nog erger dan bij ons. De gemiddelde doorlooptijd van een infrastructuurwerk was veertien jaar. Enkele uitzonderingen niet te na gesproken, is het bij ons nog niet zo erg. De commissie-Elverding heeft interessante conclusies getrokken. Ik heb laten nagaan of we die hier kunnen implementeren, maar dat is niet het geval. We hebben totaal andere procedures. Ik raad u aan om het rapport eens te lezen om te zien wat er allemaal leeft. Een aantal overwegingen zijn wel nuttig. Het nimbysyndroom is er een van.

Als men een infrastructuurwerk opstart, moet men ook kunnen beslissen. Er zijn bijvoorbeeld vier keuzes mogelijk. Na onderzoek komen we tot optie 1. Daarop gaan we voortbouwen. Men moet dat kunnen vastklikken. Zo bouwt men langzaam het project op. Als er zich vandaag een knelpunt voordoet, komt de procedure bij de Raad van State terecht. De raad doet een wettigheidstoetsing. Het duurt zeven à acht jaar eer men een uitspraak heeft. Die uitspraak kan een bouwproject onderuit halen. Ik vel daarmee geen oordeel over de gefundeerdheid van die uitspraak, maar die duurtijd brengt grote onzekerheid mee.

Het regeerakkoord wil zeer duidelijk komen tot een duurzaam investeringsplan en de afronding van procedures binnen redelijke termijnen, zeker nu het voor private en openbare investeerders moeilijker wordt om binnen een redelijke termijn de vergunning te krijgen voor een belangrijk investeringsproject. Dat euvel moet geremedieerd worden. We moeten nog zoeken naar een manier om de investeringen te versnellen.

Er staat in het regeerakkoord ook beschreven dat moet worden nagegaan in welke mate een infrastructuurdecreet naar Nederlands en Waals model een kader zou kunnen scheppen waarin de decreetgever zelf sneller vergunningen zou kunnen verstrekken. We kunnen daarover wel nadenken, maar intussen moeten we ook nu iets ondernemen.

Ik kan nu niet beslissen hoe het precies zal lopen, dat zou een beetje respectloos zijn ten opzichte van het proces. Ik kan u wel al een paar uitgangspunten geven. Punt één is goede actieve openbaarheid. Er zijn inspraakmomenten en openbare onderzoeken, maar daarnaast moet men klare informatie verlenen. Als men een infrastructuurwerk wil starten, kan men het best nagaan op welke manier men vlug en accuraat kan informeren, los van de procedures. Punt twee is de vereenvoudiging van de procedures. Het is echter niet de bedoeling om allerhande procedures te ontlopen of te vermijden of om inspraak uit te schakelen. Het gaat om efficiëntiewinst met respect voor de sectorale regelgeving. De uitgangspunten bevinden zich telkens weer op de scheidingslijn tussen inspraak of openbaarheid en voortgang van het bouwproject. We moeten de evenwichtsoefening zeer zorgvuldig doen.

Ik wil dit even vergelijken met het interessante debat over de knelpunten in de regelgeving inzake de milieueffectenrapporten (MER's) dat vorig jaar in deze commissie is gevoerd. Ik heb toen het initiatief genomen om een project, getiteld 'MER in beweging' op te zetten. Dit project is bedoeld om na te gaan wat de knelpunten zijn en hoe we op dit vlak vooruitgang kunnen boeken.

Een andere maatregel betreft een studie over de wetgeving en de toepassing van de Europese plan-MER-richtlijn bij de ruimtelijke planning in de andere lidstaten van de Europese Unie (EU). Deze grotere studie, die op initiatief van het departement Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed is opgezet, is nog niet afgerond. We willen nagaan hoe het elders verloopt en hoe we bepaalde zaken ook bij ons kunnen implementeren. Op die manier kunnen we ontdekken hoe we het beter kunnen doen. Er is me bevestigd dat dit

onderzoek tegen het einde van deze maand zal worden afgerond. Ik vermoed dat de conclusies tot een aantal verbetertrajecten zullen leiden.

Wat het project ‘MER in beweging’ betreft, heeft de heer de Kort daarnet nog de drie accumulatieve pijlers opgesomd. Die pijlers maken deel uit van dit project. Het gaat vooral om het inhalen van de dossierachterstand. We hebben een aantal interne maatregelen getroffen. Ik heb die maatregelen trouwens al uitvoerig in deze commissie toegelicht. Sinds het voorjaar van 2009 is de dossierachterstand gestaag gedaald.

Deze daling is niet enkel te danken aan de inzet van meer personeel, we zorgen ook voor meer integratie tussen de diensten. De verschillende diensten raken steeds meer op elkaar ingespeeld. Langzaam maar zeker plukken we hier de vruchten van.

Het project ‘MER in beweging’ loopt tot eind volgend jaar. Het is de bedoeling op dat ogenblik tot een optimalisering van de MER te komen. De procesgerichte benadering mag geen afbreuk doen aan de doelstellingen van de MER. De transparantie en de doorlooptijden zullen worden verbeterd.

Er is ook een vraag over de Nederlandse spoedwet gesteld. Als we naar de omgevingsanalyse in de plannings- en vergunningsprocedures voor publieke infrastructuurwerken kijken, merken we dat de realisatie van nieuwe transport- of haveninfrastructuur trager verloopt dan we hadden gehoopt. Dit is vooral aan de uitgebreide en vrij complete procedures te wijten. Dit geldt echter ook voor kleinere projecten. Wat we met grote projecten beleven, geldt eigenlijk voor het draagvlak voor elk vernieuwend project.

Veel lokale mandatarissen beleven dat dagelijks. Het scheppen van een draagvlak is een opdracht die we elke dag moeten trachten uit te voeren. Dat is niet alles. Het komt er ook op neer een draagvlak te behouden. Het is mogelijk een groot draagvlak te creëren tot alles op een plan wordt ingetekend of tot de details openbaar worden gemaakt. Dit geldt ook voor projecten met betrekking tot het openbaar vervoer. De mensen wil dat die projecten worden gerealiseerd, tot ze merken welke impact dit zou hebben op de wijze waarop ze zelf werken of functioneren. Het is niet zo evident een bestaand draagvlak tot aan het einde van de hele procedure in stand te houden.

Het Vlaams regeerakkoord bevat nog een ander punt over de infrastructuurprojecten. Dit punt is hier nog niet benadrukt. Er is wel al een zekere aanzet gegeven. Momenteel is het altijd wat zoeken om te achterhalen wie de projectleider is of welke personen als vast aanspreekpunt kunnen worden geïdentificeerd.

Mevrouw Van der Borght heeft hier al naar verwezen. Indien bepaalde werken worden uitgesteld, heeft dit allicht een oorzaak. De mensen blijven echter op hun honger. Ze weten niet waarom iets is uitgesteld of wat er te gebeuren staat. De vraag is wat we hieraan willen doen en hoe ver we op dit vlak willen gaan.

De voorzitter heeft terecht naar de rapportages in verband met grote infrastructuurwerken verwezen. De rapportage over de missing links is blijkbaar goed verlopen. Dit is alvast de evaluatie van de gehanteerde aanpak die ik nadien heb ontvangen. Ik denk evenwel dat we twee zaken moeten onderscheiden.

De heer Jan Peumans: Ik heb de minister tijdens een flauw moment gezegd dat het om een goede rapportage ging. Dit is haar blijkbaar bijgebleven.

Minister Hilde Crevits: Ik ben het daar volkomen mee eens. Ik vind het niet slecht met betrekking tot belangrijke infrastructuurwerken voortgangsrapportages te houden. We moeten natuurlijk ergens een kritieke grens trekken. De administratie probeert constant dossiers te laten vooruitgaan. We moeten er dan ook voor zorgen dat de administratie tegelijkertijd niet constant moet rapporteren. Wie constant moet rapporteren, is ook niet meer goed bezig. Voor grote aangelegenheden moet dit zeker kunnen.

Met de volgende mededeling hoop ik iedereen te plezieren. Elk jaar wordt een investeringsprogramma opgesteld. Eerst komt er een investeringsprogramma voor drie jaar. Nadien wordt dit jaarlijks ingevuld. Indien bepaalde projecten niet worden uitgevoerd of worden uitgesteld, vind ik het belangrijk dat de oorzaak gemakkelijk kan worden achterhaald.

Momenteel krijg ik talloze schriftelijke vragen. Ik wil het dus ook mezelf wat gemakkelijker maken. Zodra het investeringsplan beschikbaar is, krijg ik over elk project schriftelijke vragen. De vraagstellers willen weten waarom een project niet in het plan is opgenomen. Ik moet elke keer mijn administratie om een antwoord vragen. Dit moet efficiënter kunnen. We zouden elk jaar het oude en het nieuwe investeringsplan naast elkaar kunnen leggen. In de rechterkolom kunnen we dan lezen wat is uitgesteld. Hoewel sommigen het misschien jammer voor de statistieken zouden vinden, zou dit een pak schriftelijke vragen kunnen vermijden. Ik zal dit denkspoor met de mensen van mijn administratie opnemen. Het gaat hier dan niet om een rapportage aan het Vlaams Parlement. Dit document kan elk jaar verduidelijken welke projecten niet zijn uitgevoerd. Soms is het uitstel door de betrokken gemeentebesturen aangevraagd. Soms valt een project samen met rioleringswerken. Soms is het budget overschreden.

Op die manier zou alles misschien makkelijker kunnen verlopen. Aangezien volgend jaar nieuwe beheersovereenkomsten met een aantal entiteiten moeten worden afgesloten, zal ik dit nuttig element zeker in overweging nemen. Deze vorm van rapportering zou de entiteiten en mezelf jaar na jaar interessante informatie opleveren.

Ik heb mijn administratie gevraagd een aantal knelpunten op te lijsten. Dit lijkt me zeer nuttig. Het gaat niet enkel om het project 'MER in beweging'. Met betrekking tot de infrastructuurprojecten hebben we heel wat ervaring. Als ik met mijn directeurs of met mijn departementshoofden spreek, hoor ik hen verwijzen naar een aantal duidelijke procedurele en andere knelpunten die de voortgang van de projecten belemmeren. Die knelpunten worden nu opgelijst.

Ik kan nu nog niet zeggen hoe alles zal verlopen. Het lijkt me in elk geval logisch dit op te lijsten. Het is de bedoeling samen na te gaan hoe we tot een betrouwbaar, rechtszeker kader kunnen komen. Het is voor mij in elk geval belangrijk dat het sneller en efficiënter verloopt. We moeten echter ook de actieve openbaarheid en de inspraak respecteren. Dit zijn de randen waarbinnen we moeten werken. We moeten die evenwichten vinden.

Er zijn nog andere commentaren geleverd. Er is me verweten dat er te veel studies worden verricht. Ik zal even een van vorig jaar daterend voorbeeld geven. Met betrekking tot de E313 heb ik besloten geen nieuwe studie te laten uitvoeren. Ik heb besloten dat alle bestaande studies moeten worden gebundeld. Een taskforce moet op basis daarvan dan een advies uitbrengen. Dit is trouwens nog niet voltooid. De taskforce zal mogen zeggen hoe we het moeten aanpakken. Dit is geen nieuwe studie. Het gaat om een bundeling van allerlei studies. Die bundeling zal zeker tot interessante aanbevelingen leiden.

Indien een van de aanbevelingen inhoudt dat we de baan breder of langer moeten maken, moeten we echter nog het hele proces doorlopen. Dan moet er nog een MER komen en moet nog een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan worden opgesteld. Op dat ogenblik zitten we weer in de procedure.

De vraag is hoe we ervoor kunnen zorgen dat er, indien uit een onderzoek blijkt dat bepaalde conclusies zich opdringen, effectief een draagvlak is. Indien objectief een draagvlak kan worden vastgesteld, kunnen we maatregelen nemen. Dit is een verantwoordelijkheid die we in feite allemaal dragen. Het is gemakkelijk op de studies te schieten. Die studies komen er steeds op vraag van iemand of onder druk van bepaalde omstandigheden. Steeds komt de vraag iets toch nog te onderzoeken.

Een ander punt van kritiek houdt in dat al die studies eigenlijk op niets trekken. In dat verband wordt onder meer naar de zwarte punten verwezen. Ik vind die vergelijking niet helemaal correct.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, de minister wil uw vraag beantwoorden. *(Opmerkingen)*

U kunt geen twee zaken tegelijkertijd doen. Indien iemand de minister een vraag stelt en de minister die vraag beantwoordt, getuigt het van elementaire beleefdheid naar het antwoord van de minister te luisteren. Ik wil daar als voorzitter op letten. Het gaat niet op zomaar vragen te stellen. U mag gerust in boekjes lezen, maar u kunt niet tegelijkertijd luisteren en een interessant interview met mij in Parlando lezen.

Minister Hilde Crevits: Ik wil even op de zwarte punten ingaan. Op een bepaald ogenblik zijn 800 zwarte punten gedetecteerd. Daar is toen een bepaald budget aan verbonden. Hoewel de eerste lijn nog niet was getrokken, ging het om een gemiddeld aantal euro's per zwart punt. Straks zullen we nog een debat over de fietspaden voeren. Ik zal dan nogmaals proberen dit uit te leggen.

Het vastleggen van middelen doet geen afbreuk aan de waarde van de oefening. De zwarte punten zijn gedetecteerd. Met betrekking tot elk onveilig punt moet een concept worden uitgewerkt. Ik heb dan de mogelijkheid om voor de verkeersveiligheid te kiezen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Indien de kostprijs op voorhand zonder plan wordt ingeschat, kunnen we moeilijk verwachten nadien alle projecten te kunnen realiseren. We kunnen 50.000 euro voor elk project krijgen. Ik merk echter dat veel gemeenten ondertussen een mobiliteitsplan hebben opgesteld. Ze willen dit nu in een globale context opnemen. Ze willen niet enkel het zwarte punt aanpakken, maar allerlei problemen in een ruimer gebied oplossen.

Ik vind het belangrijk dit even aan te halen. Er kan veel kritiek zijn. Mij lijkt het echter beter de middelen pas vast te leggen zodra er bijna zekerheid is over de werken die moeten worden uitgevoerd.

Om die reden wil ik al iets voorstellen. Dit zal trouwens in het debat over de fietspaden ook aan bod komen. Met het Fietsfonds leveren we goed werk. De middelen worden pas op het ogenblik van de aanbesteding vastgelegd. Dat systeem bestaat nog maar sinds 2007. Iets kan natuurlijk meer kosten. Er zijn nog wat problemen. Op dat ogenblik worden die centen tegen de kostprijs vastgelegd. Zo weet iedereen welke middelen kunnen worden gebruikt. Dat stelt ons ook in staat de kostprijs op een realistische wijze in te schatten.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, u hebt een zeer uitgebreid antwoord gegeven. Ik denk eigenlijk dat u tevreden bent dat zo veel mensen zich bij de vraag om uitleg hebben aangesloten. Er bestaat hier in feite een brede consensus. We willen, zoals ook in het Vlaams regeerakkoord staat, het probleem van de traagheid bij grote infrastructuurwerken effectief aanpakken.

U hebt een aantal bemerkingen gemaakt en oplossingen gesuggereerd. Tijdens uw inleiding hebt u tevens vermeld dat u niet van plan bent het Europees kader, meer bepaald de op richtlijnen gebaseerde regelgeving, te wijzigen.

Gisteren waren hier een aantal mensen van de Nederlands tweedekamercommissie voor Verkeer en Waterstaat op bezoek. Ik heb toen ook een vraag over de grote infrastructuurwerken gesteld. Ik vind dat we een gemeenschappelijke evaluatie moeten maken van de wijze waarop bepaalde richtlijnen moeten worden uitgevoerd. De Habitat- en Vogelrichtlijnen vormen een goed voorbeeld. We moeten de natuurherstelwerkzaamheden eens evalueren. Volgens mij hebben we de Europese richtlijnen te veel ondergaan. Dit is hier trouwens al eerder gesteld. In de toekomst zouden we in verband hiermee wat proactiever moeten denken.

Diverse factoren waarvoor we niet bevoegd zijn, spelen een rol. De juridische procedures leiden tot heel wat traagheid. We merken dat sommige procedures gewoonweg in het kader van de wetgeving op de overheidsopdrachten worden ingespannen. Indien een concurrent de opdracht niet heeft gekregen, spant hij een procedure in om de werkzaamheden ernstig te vertragen.

We moeten overleg plegen op het niveau van de federale overheid. We moeten aandringen op een versnelling van de uitspraken door de Raad van State. Die traagheid in de procedures kan serieuze gevolgen hebben op de uitvoering van grote infrastructuurwerken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, Nederland heeft een heel rijke traditie van overleg, ze hebben er zelfs een werkwoord voor, polderen, want ze blijven eindeloos met elkaar in dialoog. Maar ze zijn er uiteindelijk toch in geslaagd om die procedures tot op een derde terug te dringen of met twee derde te reduceren. Nederland is ook een rechtsstaat, een prominent lid van de EU en dus ook onderworpen aan het Europese reglementaire kader, maar heeft toch die belangrijke stap gezet. Het moet voor ons een inspirerend voorbeeld blijven. Ik begrijp dat u die vergelijking veel moeilijker kunt maken met landen in Oost-Europa, waar de commerciële en industriële ontwikkeling zich nog gedeeltelijk moet voltrekken en waar de uitbouw van de infrastructuur nog moet gebeuren, maar de vergelijking met Nederland mogen we nooit uit het oog verliezen. Ze kunnen dat daar: iets laten aanslepen, maar op een zeker moment het geweer compleet van schouder veranderen en heel categoriek ingrijpen en iets compleet anders doen. Nederland is in dezen een inspirerend voorbeeld.

Van het Europese kader, dat steeds meer binnenland is dan buitenland, hebben we de neiging te denken dat het op ons afkomt en dat we het moeten toepassen, maar we moeten inderdaad de zaken actief, aan de bron, opvolgen en sturen.

Naar het infrastructuurdecreet naar Nederlands recht werd ondertussen al veelvuldig verwezen, maar ik begreep uit uw antwoord, minister, dat men in Wallonië iets soortgelijks heeft gedaan. Dit is misschien interessant. Wij hebben nogal vaak foutief de indruk dat men in Wallonië de dingen op hun beloop laat. De voorzitter, die een groot minnaar is van Wallonië, weet net als ik, want ik woon daar ook heel dicht bij, we zijn naaste burens, zeker vanuit Brussels perspectief, dat men in Wallonië heel vaak bij de pinken is. Natuurlijk niet altijd, maar heel vaak stellen we vast dat Wallonië heel innoverend is. Ik ben dus heel erg geïnteresseerd wat er op dit vlak in Wallonië gebeurt, want daar zit men nog korter dan Nederland bij onze regelgeving, onze te volgen procedure en ons kader. Het is goed om te weten wat Wallonië heeft gedaan, dat moet ons nog meer inspireren om, net zoals het Nederlandse voorbeeld, een tandje bij te steken.

We verliezen vandaag allemaal. Geen enkele politieke partij heeft gewonnen in de BAM-discussie, de politiek in haar totaliteit verliest, en dus hebben we een gedeeld belang om ook hier het geweer van schouder te veranderen en om te proberen om de dingen sneller te laten verlopen.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh heeft het woord.

Mevrouw Vera Van der Borgh: Minister, het was zeker niet mijn bedoeling om hard te zijn, en als dat zo is overgekomen, dan verontschuldig ik me bij dezen. Ik hoop dat u begrijpt dat het voor een parlements lid bij momenten heel frustrerend kan zijn.

Ik ben blij dat u toch hebt toegegeven dat men in het kleine dossier dat u als voorbeeld aanhaalde, tot op heden nog altijd niet weet wat het probleem nu eigenlijk is. Na zes jaar moeten we de zaak toch eens kunnen uitklaren. In het begin van uw betoog hebt u een aantal elementen aangehaald waarvan u zegt dat ze soms meespelen, en een ervan was het element crisis. Ik heb daar alle begrip voor, maar dat element speelt nog maar pas een rol, niet tijdens de vorige jaren, en dit betreft een oud dossier.

Het punt dat ik eigenlijk ook wou maken, is dat als men zich engageert en men uitspraken doet over engagementen, men die engagementen dan ook moet nakomen. Liever geen uitspraken en geen data, want eenmaal die er zijn, moet men er volop voor gaan.

De voorzitter: Mevrouw Van der Borgh, u moet daar wel bij zeggen wie ‘men’ is. Bedoelt u de minister of een ambtenaar?

Mevrouw Vera Van der Borgh: Voorzitter, ik bedoel de ministers en meer bepaald de diverse ministers van Openbare Werken die in dit dossier engagementen zijn aangegaan, beloftes en uitspraken hebben gedaan.

De heer de Kort heeft het de hele tijd over grote infrastructuurwerken, maar ik houd hier een pleidooi voor alle infrastructuurwerken, of ze nu groot zijn of klein, want ze zijn allemaal belangrijk.

Ik onthoud uit het antwoord dat het nodig is om heel dringend een evaluatie te maken van alle procedures die vandaag doorlopen moeten worden. Het is belangrijk om die evaluatie te maken en een schoonmaak te doen zodat we weten wat essentieel is en wat niet, wat er dubbel gebeurt en wat niet, want daarmee zouden we al een grote stap voorwaarts zetten.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik heb gepleit voor een taskforce, mevrouw Van der Borgh spreekt van een evaluatie en u verwees naar de commissie-Elverding, maar ik denk dat we met zijn allen ongeveer hetzelfde bedoelen. Komt er op korte termijn ook een samenvatting van wat nu precies de problemen zijn? Er is dat infrastructuurdecreet dat u hebt aangekondigd en dat ook in het regeerakkoord staat, maar we zullen er een aanvang mee moeten nemen. Gaat u in op het verzoek voor zo een evaluatie/taksforce/Vlaamse commissie-Elverding?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, u maakte daarnet een heel pertinente en terechte opmerking. Sommige van uw voorgangers hebben inderdaad projecten gelanceerd en hebben daar bedragen op gekleefd waarbij ik me soms de vraag stelde waar ze die haalden. Het is daar dat het schoentje knelt in heel veel van die discussies, want we ontdekken vaak pas op het einde van het project dat we er voor de helft of voor meer dan de helft naast zitten. Het is daarom dat ik zei dat de politiek soms de hand in eigen boezem moet steken. Vóór al die grote projecten worden gelanceerd met die megabedragen erop, moeten de studiebureaus eerst hun werk doen. Ik weet dat openbare werken nooit exact geraamd kunnen worden, dat is zo, maar ik heb het nu over de dossiers waarin we er voor meer dan de helft naast zitten en dat kunnen we ons niet permitteren, dat kan geen enkele begroting van geen enkele deelstaat of land dragen, of het nu in tijden van crisis is of van hoogconjunctuur.

Vandaag worden de studiebureaus vooral op percentage betaald en mistellen loont dus soms. We moeten het debat hierover ook eens durven voeren. Als politici twee jaar op voorhand een bedrag lanceren, dan weet een studiebureau dat een beetje bij de pinken is, ook wel wat het moet doen. Maar het is de belastingbetaler die betaalt en daarom moeten we het debat ten gronde voeren. Ik denk dat we het er over de partijgrenzen heen toch over eens zijn dat we iedere euro beter moeten afwegen en besteden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, uw vraag was punctueel en de regering maakt daar een belangrijk aandachtspunt van. Er zal een afsprakenkader worden gemaakt binnen de regering over hoe we die infrastructuurvereenvoudigingen kunnen aanpakken. Ik verneem dat het parlement heel duidelijk vraagt om bij dat geheel betrokken te worden. Na het overleg binnen de regering kunnen we hier terugkoppelen en bekijken hoe we tot een werkbaar systeem kunnen komen waarbij iedereen voldoende geresponsabiliseerd wordt. Als ik nu zou zeggen dat de commissie-Peumans of de commissie-Crevits of de commissie-Roegiers wordt geïnstalleerd, zou dat afbreuk doen aan het overleg dat nog moet plaatsvinden, maar het is

een prioriteit, er wordt zorgzaam mee omgesprongen, er zal binnen de schoot van de regering een kader worden uitgewerkt en er zal met de voorzitter worden overlegd over de manier van werken, want er is niet alleen deze commissie, maar ook die van Ruimtelijke Ordening. We hebben uiteindelijk maar één doel: vooruitgang boeken op het terrein.

Ik heb hier heel wat interessante suggesties gekregen. Mijnheer Keulen, in Wallonië heeft men het inderdaad gedaan. U weet dat er op een bepaald ogenblik ook bij ons wat wrevel was met betrekking tot Bierset, omdat er geen rekening mee werd gehouden dat dit dicht bij Vlaanderen ligt. Ik vind dat dus goed voor sommige zaken, maar er moet een elementair respect voor de andere gewesten zijn.

De heer Marino Keulen: Iedereen vindt het ook evident dat dit respect wordt opgebracht. Dat neemt niet weg dat we ons daaraan kunnen spiegelen.

Minister Hilde Crevits: Ja, maar we moeten ook eens bekijken wat werkbaar is, wat wordt uitgewerkt.

Daarmee kom ik nog even terug op het betoog van mevrouw Van der Borgh. Naast de grote infrastructuurwerken hebben we natuurlijk ook de private en publieke investeringen. We moeten proberen ter zake op een efficiënte wijze vooruit te komen. Dat heeft betrekking op Ruimtelijke Ordening, Leefmilieu en Openbare Werken. We moeten inderdaad proberen om niet banana te worden.

Wat over de projecten werd gezegd, klopt natuurlijk. Mijn beperkte ervaring van de voorbije twee jaar is echter de volgende. Als wordt besloten over te gaan tot een project om een missing link aan te pakken, zal meteen worden gevraagd wat de geraamde kostprijs is. Als ik dat niet kan zeggen, dan ben ik verkeerd bezig. Eerst moet een bepaalde beleidsbeslissing worden genomen. Dan komen de maatschappelijke kosten-batenanalyse en het MER. Pas dan wordt het project uitgewerkt. Als die procedure wordt doorlopen en we hebben het MER, dan zijn er ook milderende of flankerende maatregelen. Soms moet er al eens een tunnel worden gemaakt. Daardoor is de kostprijs soms wat hoger.

Wat de studiebureaus betreft: ik wil niemand stigmatiseren, maar we moeten inderdaad zuinig zijn waar dat kan. De komende jaren zal ik proberen daar samen met de administratie een punt van te maken. Ik ga er echter niet mee akkoord te bezuinigen op de kwaliteit van bijvoorbeeld het materiaal dat wordt gebruikt voor wegen. Wegen worden zwaarder belast. In het verleden zijn er ook fouten gemaakt. Nu is er sprake van veel onderhoudswerken omdat in het verleden misschien soms wat parameters zijn verlaten. Dan hebben we wel opnieuw een propere weg, maar drie jaar later moeten we die opnieuw proper maken. Er zijn parameters waaraan ik sowieso nooit zal tornen. Ik vind dat we ter zake de hoogste kwaliteit moeten garanderen. Als het gaat over de uitvoering van bepaald infrastructuurwerken moeten we inderdaad proberen om schoonheid en zuinigheid met elkaar te combineren. Dat is een aandachtspunt.

Ik heb ook het volgende gemerkt. Dat is een voordeel als we proberen integraal te werken. Er worden bruggen gemaakt door het Agentschap Wegen en Verkeer, door De Scheepvaart, door Waterwegen en Zeekanaal, binnen havengebieden. Het is nuttig de knowhow die bestaat bij iedereen die daarmee bezig is, eens te bundelen en te bekijken hoe we kunnen komen tot de meest efficiënte aanpak van dergelijke dossiers. Die oefeningen zijn momenteel gaande. Ik hoop daar de komende jaren wat rendement uit te kunnen halen. Ik deel echter die zorg.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik hoop dat er een commissie kan komen, eventueel een commissie ad hoc, waarin verder gemeenschappelijk overleg kan worden gepleegd, met Ruimtelijke Ordening, Leefmilieu en deze commissie.

De voorzitter: Met de twaalf commissievoorzitters hebben we onder meer afgesproken dat we willen streven naar een actieve agendasetting. De heer Roegiers heeft een suggestie gedaan. Dan heb ik het over het versneld uitvoeren van grote infrastructuurwerken.

Het lijkt me beter dat dit parlement het voortouw neemt, gevolg gevend aan het regeerakkoord. We kunnen dat doen aan de hand van een aantal hoorzittingen of discussies. Het kan natuurlijk niet de bedoeling zijn dat we de decreettekst gaan schrijven, maar we kunnen een resolutie of een motie opstellen, waarin we aan de minister zeggen wat er volgens ons moet kunnen gebeuren. Dat zullen we bespreken tijdens de regeling van de werkzaamheden.

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 obstakels bij de aanleg van fietspaden

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbouw van het fietsnetwerk en de onderbenutting van de budgetten

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Vorige week werd in plenaire vergadering een debat gevoerd over de onderbenutting van kredieten voor de aanleg van fietspaden². Het was een pittige discussie, te meer omdat we weten dat de voormalige regering tijdens een fietscongres een zeer ambitieus plan had voor de massale aanleg van fietspaden langs gewestwegen in Vlaanderen. Daarbij zou tot 2012 ongeveer 250 kilometer fietspaden per jaar worden aangelegd.

Uit een aantal cijfers blijkt dat men elk jaar opnieuw het daartoe voorziene budget niet opgebruikt. Daar zijn verschillende oorzaken voor. Een aantal pijnpunten zijn onvoldoende uitgeklaard en om die reden wil ik dit probleem vandaag extra belichten.

Momenteel is er een enorme achterstand bij de federale aankoopcomités en onteigeningscomités. Dat is geen nieuw probleem. Het werd ook tijdens de vorige legislatuur aangekaart en verdient dan ook een oplossing. Mevrouw de minister, u zou in het verleden contact hebben gehad met de bevoegde federale minister van Financiën Reynders om te werken aan en te streven naar een oplossing. Die oplossing bleef echter uit. En ook nu blijken de onteigenings- en aankoopcomités geen spoed te zetten achter onteigeningsdossiers. De enige oplossing is de regionalisering. Ik vrees dat we ook daar nog even op zullen moeten wachten.

Minister, u zult de problematiek opnieuw moeten aankaarten. Misschien moet u die wel eens voorleggen op het Overlegcomité wanneer het niet lukt met minister Reynders alleen.

Er blijkt ook nog heel wat te schorten aan de communicatie met de lokale besturen. Zowel de slechte communicatie met de Vlaamse overheid en de gemeentebesturen als module 13 zorgt op het terrein voor problemen. Module 13 van het mobiliteitsconvenant is de module die de subsidiëring van fietspaden langs gewestwegen regelt. Deze module bepaalt dat de gemeentebesturen de vereiste onteigeningen uitvoeren. En daar wringt al het schoentje. Na de moeilijke procedure bij de aankoop- en onteigeningscomités is de onteigening van grond voor de aanleg van een fietspad niet altijd een even populaire maatregel. Ik vraag me af of gemeentebesturen hier verzuimen hun taak uit te voeren. Of moet de Vlaamse overheid onteigenen

² *Parl. Hand.* Vl. Parl. 2009-10, 14 oktober 2009, p. 33-39.

wanneer ze een fietspad wil aanleggen langs een gewestweg? Moet module 13 misschien niet worden bijgestuurd zodat het Vlaamse Gewest verantwoordelijk wordt voor de aanleg van een fietspad langs een gewestweg en niet de gemeente? Die vraag hoor ik vaak bij de lokale besturen.

Ook de aanleg van een riolering zorgt in vele gevallen voor vertraging. Dat heeft natuurlijk ook met meerjarenplanning en budgettaire maatregelen te maken. Dit alles maakt dat er soms voorzien is in financiële middelen zonder dat het dossier of project volledig klaar is voor uitvoering. Zeker voor wat de fietspaden langs gewestwegen betreft, moet de Vlaamse overheid meer haar verantwoordelijkheid nemen.

Jammer genoeg drukken een aantal tragische gebeurtenissen ons met de neus op de feiten. Ik verwijs dan naar het ongeval dat vorige week plaatsvond in Kasterlee. De burgemeester van Kasterlee die hier aanwezig is, kan bevestigen dat er heel wat frustratie heerst bij de burgemeesters over de te volgen werkwijze om een fietspad aan te leggen op een gewestweg. Het is bovendien ontoelaatbaar dat er zulke fietsstroken op een drukke gewestweg liggen in plaats van een degelijk, apart fietspad.

In reactie op heel die discussie over de fietspaden lieten verschillende burgemeesters weten dat al die ruimtelijke regeltjes in de praktijk niet werken. Hiermee verwijst men ook naar het fietsvademecum dat oplegt hoe men eigenlijk een fietspad moet aanleggen. Daardoor zien veel gemeentebesturen af van de subsidiëring, of leggen ze zelf hun fietspad aan zonder tegemoetkoming van het Vlaamse Gewest.

Minister, iedereen is ervan overtuigd dat er nood is aan bijkomende fietspaden langs Vlaamse wegen. We moeten dan ook durven inzien dat we verkeerd bezig zijn en dat er moet worden gezocht naar een andere manier om sneller en efficiënter te kunnen overgaan tot de aanleg van degelijke en vooral veilige fietspaden in Vlaanderen.

Ik vind het ook ontoelaatbaar dat we in tijden van crisis worden geconfronteerd met slapende gelden. Die moeten zo snel mogelijk worden vrijgemaakt voor andere belangrijke projecten die niet kunnen worden uitgevoerd omwille van financiële tekorten.

Minister, is er binnen de Vlaamse overheid een inventaris van die afgesloten module 13-convenants zodat we kunnen zien waar het probleem zich voordoet? Welke zijn in uitvoering en welke kunnen om een of andere reden niet uitgevoerd worden? Op die manier kan het probleem beter worden gedetecteerd en opgevolgd zodat er ook geld kan vrijkomen voor andere projecten.

Hoe wordt er overleg gevoerd tussen de Vlaamse Regering en de lokale besturen over de uitvoering van een fietspadproject als het convenant ondertekend is?

Is module 13 van het mobiliteitsconvenant volgens u duidelijk genoeg over de manier waarop de uitvoering van een project moet gebeuren? Ik denk dan aan een bijsturing om de verantwoordelijkheid voor onteigening toe te wijzen aan de Vlaamse overheid. Als de Vlaamse overheid een fietspad wil aanleggen langs een gewestweg, moet zij zelf meer verantwoordelijkheid nemen en die niet afschuiven op de gemeenten.

Bent u bereid om het fietsvademecum opnieuw onder de loep te nemen en te verfijnen zodat het niet langer een hindernis is, maar een toegevoegde waarde betekent voor de aanleg van fietspaden?

Werden er in het verleden afspraken gemaakt met minister Reynders over de problematiek van de aankoop- en de onteigeningscomités? Zo ja, welke afspraken werden dan gemaakt om tot een werkbare oplossing te komen? Werd deze problematiek al aanhangig gemaakt op het Overlegcomité? Zo niet, zou ik u willen vragen dat probleem elke keer opnieuw aan te kaarten bij het Overlegcomité zodat er eindelijk naar ons wordt geluisterd.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Dit probleem is vorige week tijdens de plenaire vergadering ingeleid. Mevrouw Van den Eynde heeft dat hier opnieuw gedaan. Ik zal me dan ook beperken tot mijn vragen.

Minister, wat is de reden dat de voorziene budgetten niet werden gebruikt? Kan hieraan op korte termijn verholpen worden? Welke stimuli kunnen worden ingezet?

Indien de procedures voor gemeenten te omslachtig blijken of conflicteren met andere procedures die nodig zijn voor bijvoorbeeld het aanleggen van rioleringen en dergelijke, hoe kunnen die procedures dan vereenvoudigd of op elkaar afgestemd worden?

Vindt u de uitbouw en het onderhoud van een functioneel en veilig fietsroutenetwerk nog prioritair, en voorziet u bijgevolg in de nieuwe begroting in het behoud van de oorspronkelijke budgetten?

Een van de zaken die vorige week ruim onder de aandacht is gebracht en waar ook mevrouw Van den Eynde het over had, is het slecht functioneren van de comités van aankoop. We zijn vragende partij om die te regionaliseren. Dat zit er echter nog niet onmiddellijk in. Ik roep de collega's op om over de partijgrenzen van meerderheid en oppositie heen een resolutie op te stellen die de regering de nodige steun kan verlenen om dit probleem aan te kaarten binnen bijvoorbeeld het Overlegcomité. Ik zie echter ook nog andere mogelijkheden. Ik vraag me af of we niet tot een overeenkomst kunnen komen met de federale overheid waarbij de Vlaamse overheid Vlaamse ambtenaren toevoegt aan het comité van aankoop, die uiteraard verantwoordelijk zijn voor de Vlaamse dossiers en bevoegdheden. Wanneer alles is afgewerkt, moet de commissaris enkel nog zijn handtekening zetten. Daardoor wordt de doorlooptijd veel korter en moeten we niet wachten op het moment dat het aankoopcomité wordt geregionaliseerd.

Mijn oproep is dus tweeledig. Ik vraag om de mogelijkheid te onderzoeken om met de verschillende partijen tot een resolutie te komen. Elke fractie kan dan nagaan of ze achter die oproep kan staan.

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Ik wil even ingaan op de laatste suggestie van de heer Roegiers over de problemen van het aankoopcomité. Op het einde van de vorige legislatuur is daarover een voorstel van decreet ingediend door de heer Sauwens en mezelf in de commissie voor Binnenlands Bestuur. Binnen de meerderheid bestond daar echter geen eenstemmigheid over. Die zorg is wel opgenomen in het regeerakkoord. Daarin staat duidelijk dat de Vlaamse Regering dit via erkende landmeters en schatters zal uitbesteden aan de privésector. Zo kunnen de lokale besturen verder gaan met het dossier.

Wat de vragen betreft, wil ik vanuit mijn praktische ervaring van burgemeester een oproep doen en een vraag stellen aan de minister. Ik vraag u efficiënt te werken en zowel de regeltjes als de procedures te vereenvoudigen. Iedereen kent voorbeelden van de regeltjes uit het fietsvademecum. Wij willen voor alle subzaken een ideaaltypische oplossing. Het voetpad moet minstens 1,5 meter zijn, het fietspad moet minstens 1,75 meter zijn, er moet een open gracht zijn voor gescheiden waterzuivering. Die open gracht mag echter niet te diep zijn en mag niet naast het voetpad en fietspad liggen, anders kan men in die gracht terecht komen. Er moet dus een haagje tussen staan. De rooilijn moet dan drie of vier meters worden opgeschoven. Met al die voorwaarden organiseren wij het immobilisme zelf. We moeten af en toe van die voorwaarden kunnen afwijken. We sakkeren soms op de ambtenaren maar zij doen ook alleen maar hun werk. Die regeltjes staan nu eenmaal zo in het fietsvademecum. Zij kunnen niets anders doen dan die toepassen.

Ik wil dan ook oproepen om het kind met het badwater niet weg te gooien maar wel enige pragmatische wijsheid aan de dag te leggen, het alternatief van onze minister-president voor

de federale rustige vastheid. Ik pleit voor pragmatische wijsheid in dit dossier, om een en ander vooruit te helpen.

Dan zijn er nog de procedures. Minister, ook wat dat betreft, wil ik u oproepen om in de start-, ontwerp- en projectnota's, in de gemeentelijke begeleidingscommissies (GBC's) en de provinciale auditcommissies (PAC's) de bijzaak van de hoofdzaak te onderscheiden en in die procedures te snoeien, zodat de doorlooptijd sterk afneemt. Dat is eenvoudig te doen. Minister, neem het initiatief. Heel wat burgemeesters, heel wat Vlamingen zouden dat toejuichen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Mijnheer de voorzitter, ik heb mijn vragen vorige week al kunnen stellen, maar op twee elementen van het antwoord van toen wil ik nog even voort ingaan. Andere leden hebben er al op gewezen. Ik had graag geweten hoe zal worden gezocht naar andere mogelijkheden voor de aankoopcomités. De heer Roegiers opperde hier al één mogelijkheid, namelijk samenwerken met de federale overheid. Een betere mogelijkheid lijkt me veeleer in de lijn te liggen van wat de heer Van den Heuvel naar voren heeft gebracht. Dat is inderdaad al in een decreet naar voren gekomen. Hoe wil de regering daar voort mee ompringen?

Ik heb toen ook gezegd dat het goed zou zijn, mocht het gewest meer verantwoordelijkheid nemen bij de aanleg van fietspaden. Het is hier al aangehaald: heel wat gemeenten hebben inderdaad moeilijkheden om die fietspaden te verwezenlijken. Eigenlijk zou het gewest daar meer verantwoordelijkheid voor moeten nemen.

De voorzitter: Mijnheer Watteeuw, u bent vorige week tussengekomen naar aanleiding van een actuele vraag. In Nederland heet dat blijkbaar een 'tweede termijn'. Nu kan er hier een goede uitwisseling plaatsvinden. Dat is veel beter. De vraag om uitleg is hier het geknipte instrument voor. Daarom heb ik ook die twee vragen toegelaten. Het zijn heel zinvolle vragen. U ziet dat heel veel mensen met die problematiek bezig zijn.

De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Mijnheer de voorzitter, ik ga ter zake ook voor een eerste termijn.

Mevrouw Van den Eynde heeft net verwezen naar het dodelijk ongeval dat op de gewestweg N134 plaatsvond, op een aanliggend fietspad. Een fietser werd daar aangereden en dodelijk verwond. Het drama is dat ter zake al meer dan anderhalf jaar ervoor een module 13 was afgesloten.

Maandag, de dag na het ongeval, was er een vierde coördinatievergadering gepland met betrekking tot de aanleg van dat fietspad. Ik heb me uiteraard laten informeren over de gang van zaken. Men meldt me dat er nog maar heel weinig is bereikt na vier vergaderingen, waarbij toch diverse gemeenten, het Agentschap Wegen en Verkeer, een studiebureau en andere diensten betrokken zijn. Onder meer blijkt het voor het studiebureau nog altijd niet zo duidelijk wat de procedure precies is. Het is al te veel met plannen bezig, terwijl het eigenlijk eerst nog alternatieven moet zoeken en via de GBC en de PAC moet aantonen dat een aantal van die alternatieven niet goed zijn. Dan wordt er een bepaald alternatief gekozen. Pas dan mag voor dat alternatief worden gepland.

Ik heb de indruk dat toch nog niet iedereen in Vlaanderen die met die materie bezig is, de juiste procedure en de juiste gang van zaken kent. Op dat vlak lijken er me nog verbeteringen mogelijk. Dat kan beter worden gestroomlijnd. Die informatie kan beter doorstromen.

Met betrekking tot de regionalisering van de aankoopcomités sluit ik me heel graag aan bij alle collega's. In afwachting kunnen er misschien 'best practices' worden uitgewisseld. Er zijn immers al een aantal zaken uitgeprobeerd, met studiebureaus, met landmeters enzovoort, om assistentie te verlenen bij die onteigeningen, in overleg met het aankoopcomité. Misschien heeft de ene praktijk meer succes gehad dan de andere. Het uitwisselen daarvan kan de zaak misschien vooruithelpen indien we nog even moeten wachten op de staatshervorming.

De voorzitter: Dat laatste was een heel leuke opmerking.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik wilde geenszins beweren dat u een week nodig had om te denken. Wel bedoelde ik dat het nuttig was dat we dat debat hebben geopend in de plenaire vergadering. Vandaag kunnen we daar voort ten gronde op ingaan, zodat partijen een week de tijd hebben gehad om daar voort over na te denken. Dat heb ik zelf ook gedaan. Iedereen heeft het hier altijd over die module 13, maar ik hoor hier niets over module 11. Ik vind dat een heel belangrijke module. Ik vraag me af of die module 11 wel wordt toegepast.

Ten behoeve van de leden wil ik even zeggen wat het verschil is. Bij module 11 moet de lokale overheid volledig alles voorfinancieren en betalen. Bij module 13 betaalt het Vlaamse Gewest. Op zich zegt dat al voldoende. Ik vraag me zelfs af of die module, waarbij de lokale overheid het initiatief moet nemen en ook met de voorfinanciering zit, wel werkt. Ik heb daar geen cijfers over. Is het verschil tussen die twee modules wel nuttig? We moeten immers eerlijk zijn: als de lokale overheid kan kiezen tussen voorfinanciering en alles zelf betalen, dan kiezen de meeste lokale overheden toch voor voorfinanciering, zodat ze geld vrij hebben voor andere projecten. Er zou dus een module moeten bestaan waarbij het Vlaamse Gewest volledig het initiatief neemt.

Minister, ik geef u een concreet voorbeeld. Ik ben tevreden dat ik net een antwoord binnenkrijg op een schriftelijke vraag aan uw diensten. Dat gaat daadwerkelijk over een module 13, die in april 2008 werd aangevraagd door mijn gemeente, Glabbeek, voor fietspaden langs de gewestweg N29. Het antwoord dat ik nu krijg op die schriftelijke vraag, is dat daar in de planning van het Agentschap Wegen en Verkeer totaal nog geen rekening mee is gehouden, en dat het zelfs helemaal nog niet duidelijk is wanneer met die werken kan worden begonnen. Nu is het bijna een jaar later. Er kan dus geen uitleg worden gegeven over een aanvraag voor fietspaden uit april 2008. Dan begrijp ik dat twee derde van het budget niet is opgebruikt sinds 2000. Daarom ben ik tevreden over de uitspraak van de collega van CD&V, die stelde dat we mee verantwoordelijk zijn voor het immobilisme dat vandaag bestaat. Maar doe er dan iets aan, denk ik dan. De meerderheidspartijen hebben de mogelijkheid om daar iets aan te doen, via hun ministers en via de regering. We kunnen in deze commissie blijven zeggen dat het vooruit moet gaan, terwijl het niet vooruitgaat.

Ik denk dat de voorwaarden voor heel veel fietspaden, in de vorm van grachten, haagjes, boompjes en plantjes, allemaal een klein beetje te zwaar wegen en het onmogelijk maken snel te werken. We moeten voor één ding gaan: degelijke en veilige fietspaden in Vlaanderen. We moeten heel veel van die randzaken laten vallen. Dan kan er wel worden gewerkt en zullen we niet moeten zien dat twee derde van het budget op negen jaar tijd niet werd opgebruikt.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Reekmans, u bent nieuw in deze commissie, maar in de vorige legislatuur hebben we in deze commissie die mobiliteitsconvenanten uitgebreid geëvalueerd. De heer Frans Peeters was daar een van de voortrekkers van. We hebben daar heel zware discussies over gehad met de regering. Het parlement heeft toen eigenlijk aangeraden te stoppen met een aantal van die modules, omdat dit een administratieve rompslomp is. Eigenlijk zou u eens moeten nakijken in het rapport wat de adviezen zijn geweest van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten, van het Agentschap Wegen en Verkeer en van De Lijn. Die moet u onbevangen lezen, en dan moet u bekijken wat de ministers daarop hebben geantwoord. Dan zult u een verschil merken. De administratie vroeg dat er alstublieft met een aantal van die dingen zou worden gestopt, maar de politiek wou een aantal van die dingen voortzetten. Dat is een heel belangrijk onderscheid in deze kwestie. De heer de Kort was toen aanwezig, net als mevrouw Van Brempt en ook een zekere mevrouw Crevits, geloof ik. *(Opmerkingen)*

Het ging over de hele evaluatie die we hebben gemaakt van de modules. Dat moeten we hier eens ter sprake brengen, en ook de overige modules.

De heer Peter Reekmans: U merkt terecht op dat het over de vorige legislatuur gaat. Het wordt dan ook tijd dat er iets wordt gedaan aan die modules.

De heer Jan Peumans: Daarom zullen we dat ook opnemen in de regeling der werkzaamheden. We zullen daar in de loop der tijden eens op terugkomen. Dat is mijn suggestie.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, in het regeerakkoord staat heel uitdrukkelijk dat de modules heel grondig zullen worden herbekeken. Er zijn in de vorige legislatuur inderdaad discussies geweest, onder andere over de geluidsschermen. Ik heb toen gezegd dat we die niet zouden afschaffen en dat ze moesten worden geënt op de Europese normen. Intussen zijn die aan het landen.

Er is ook een discussie geweest over module 11 en module 13. Er zijn een aantal goede suggesties gedaan, maar ik ga de problemen toch een voor een overlopen. Dat de middelen nu nog niet zijn opgebruikt, wil niet zeggen dat er geen projecten zijn. De middelen zijn allemaal gelinkt aan projecten, maar ze worden om de een of andere reden nog niet gerealiseerd op het terrein. We zien het fietspad met andere woorden nog niet liggen. Als je vandaag die modules afschaft, moet je dus sowieso het verleden nog helemaal afwerken en zorgen dat die fietspaden gerealiseerd worden.

Er is een opmerking gemaakt over het fietsvademecum. Die opmerking is mij bekend. Op dit ogenblik is er een werkgroep actief die de herziening van het vademecum trekt, om zo tot een zekere pragmatiek in dat vademecum te komen. Mevrouw Van den Eynde merkte op dat je uiteindelijk een monsterweg moet hebben voordat je een fietspad kunt realiseren. Waarom moet je je fietspad altijd aanleggen langs een gewestweg? Als het veilig is, is het goed, maar als er geen plaats is, moet je misschien alternatieven zoeken. We gaan dat functionele fietsroutenetwerk dus ondersteunen. Dat is een absolute prioriteit, mijnheer Roegiers.

Collega's, een belangrijk deel van de middelen die voor fietspaden zijn vastgelegd, is niet uitgegeven. Het is wel de bedoeling dat die fietspaden effectief gerealiseerd worden, sommige uitzonderingen wellicht niet te na gesproken, dat zijn dan de gevallen waarbij de gemeenten het fietspad niet meer moeten hebben. Dat heeft dan ook altijd zijn oorsprong.

Ik stel wel vast, zeker in module 13, dat de termijn tussen de vastlegging van de middelen en de realisatie op het terrein veel te lang is. Vooral bij de start van de module 13 in 2000 zijn de financiële middelen in een veel te vroeg stadium vastgelegd. Er werden toen subsidies vastgelegd op basis van een eenvoudig briefje met een ruwe schatting van de kosten. Zelfs het lokale mobiliteitsplan zat op dat ogenblik pas in de oriëntatiefase. Men was nog aan het uitzoeken waar men wat zou gaan doen. Er gingen ook vaak jaren voorbij voordat er een degelijk en kwalitatief project goedgekeurd kon worden. Pas daarna konden de onteigenings- en aanbestedingsprocedures starten.

In 2007, onder meer ook na een debat hierover, zijn er een aantal wijzigingen doorgevoerd. Er werd beslist om de centen in een later stadium vast te leggen. Nu verloopt het zo: je ondertekent een module, maar de middelen worden pas vastgelegd nadat de projectnota – de nota waarin het project helemaal beschreven wordt – is goedgekeurd. Het effect daarvan is dat de doorlooptijd tussen de vastlegging en de besteding van de middelen een stuk korter wordt.

Als je in 2008 een bepaalde module ondertekent hebt, moet je natuurlijk wel de procedure doorlopen. Je zult daar dus nog niets van zien in de begroting, omdat de middelen niet worden vastgelegd zolang de projectnota niet is goedgekeurd.

Een ander voorbeeld, waar we mijns inziens wel goed bezig zijn, is de werking die wordt gerealiseerd via het Fietsfonds. In 2007 zijn we met dat Fietsfonds gestart. Ook daar heb je een aantal fietspadprojecten die worden gerealiseerd, maar het verschil is dat die projecten deel uitmaken van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk en dat de gemeente een schakel realiseert die niet gelegen is op gewestelijke grondgebied. De gemeente dient het

project in, en de provincie en het Vlaamse Gewest komen allebei voor 40 percent tussen. Je moet ook daar een procedure voor doorlopen en ook daar zijn er vereenvoudigingen mogelijk. We zijn daar mee bezig.

Het Fietsfonds bestaat pas sinds 2007, maar er zijn toch al een aantal projecten gerealiseerd. De middelen worden ook vastgeklikt op het moment dat het dossier aanbestedingsklaar is. Dat maakt dat je ook gemakkelijker kunt uitvoeren.

De middelen voor het Fietsfonds die ingeschreven waren voor vorig jaar en dit jaar, zullen nog niet volledig worden opgebruikt. Dat is ook logisch. Een project dat je in 2007 opstart, nog in datzelfde jaar aanleggen, is een beetje moeilijk. Ik vermoed dan ook dat we pas in 2010 op volle snelheid zullen komen. Er zijn op dit moment alleszins enorm veel dossiers die in de eindfase zitten.

Naast het moment van vastlegging van de middelen, zijn er natuurlijk nog andere hinderpalen. Ik verwijs daarvoor ook naar het debat dat al is gevoerd in de voorbije week. Er zijn hier een aantal pistes gesuggereerd, onder meer de landmeter. In het regeerakkoord staat ook de suggestie van de versnelde onteigening in voortuinstrookjes. Er is mij een advies beloofd tegen eind november, onder meer over de knelpunten en over de vraag of je al dan niet landmeters kunt inzetten. In zo'n scenario zou zich immers het probleem kunnen voordoen dat je publieke en private informatie gaat mengen. We moeten dat dus juridisch goed aftoetsen en ervoor zorgen dat we geen zaken doen die niet kunnen.

De onteigeningsprocedures vormen eigenlijk de achillespees van de hele problematiek. Ik ga eventjes terug in de geschiedenis. Een van de redenen waarom men met de convenanten is gestart, was het feit dat men dacht dat de gemeente dicht bij de mensen staat en dus misschien een versnelling teweeg zou kunnen brengen bij de onteigeningen. Nu blijkt echter dat de gemeenten met exact dezelfde problemen worden geconfronteerd als het Vlaamse Gewest. Vandaar ook dat ik in mijn middelen zie dat het Vlaamse Gewest een deel van de onteigeningen al opnieuw zelf doet. De slinger is dus langzaam aan het terugkeren.

In 2003 zijn er met de FOD Financiën afspraken gemaakt over een samenwerking tussen de administratie Wegen en de aankoopcomités, onder andere over de gevaarlijke punten, de samenwerking met gespecialiseerde studiebureaus, die door de gemeente ingeschakeld kunnen worden bij de voorbereiding, en het gebruik van de standaardformulieren. Er zijn ook behandelingstermijnen vooropgesteld. Als je het nu onmiddellijk zou willen oplossen, is er eigenlijk maar één oplossing is, namelijk de aankoopcomités enorm versterken qua personeelsinzet. Dat kunnen wij nu evenwel niet doen, want de aankoopcomités zitten niet bij ons. We kunnen wel kijken of we er vanuit Vlaanderen ondersteunend voor kunnen zorgen dat er gegevens worden aangeleverd en opgenomen.

Er is een lijst van module 13-projecten, maar we zien dat een aantal projecten niet vooruit raken. Van de projecten uit 2003 zien we dat 50 percent niet is gerealiseerd op het terrein. Wat ik mis, is een onmiddellijke oplijsting van de problemen. Mijn administratie heeft opdracht gekregen om dit snel te screenen zodat we eind 2009 heel duidelijk weten welke problemen er zijn. Iedere gemeente heeft zijn eigen ervaring, maar er zijn ook objectieve schakels.

Het is logisch dat je een fietspadproject combineert met het rioolproject voor de riool die eronder loopt. Om bij de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) hoog in de ranking te geraken, moet je voldoende vervuilde equivalenten aantonen. Dat betekent dat een gemeente die nood heeft aan een fietspadinfrastructuur langs een gewestweg, maar waar een riool onderdoor loopt en waar weinig huizen langs staan, laag scoort op de vervuilde ladder. In 2007 hebben we gezegd dat gecombineerde projecten weg-riool-fietspad automatisch in de prioritaire groep terechtkomen. Zo kunnen er al een aantal dossiers gedeblokkeerd worden.

Ik ga akkoord met wat u zegt over de doorlooptijd van de procedure. We moeten ons de vraag stellen waarom een bepaalde module is ingevoerd en waarom een convenantenprocedure is ingevoerd. Wat is de meerwaarde en is die meerwaarde gerealiseerd?

Er is hier al gezegd dat men telkens de hele procedure moet doorlopen. Men moet een voorbereiding en een bespreking van de startnota doorlopen binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie. Daarna moet de conformverklaring van de startnota binnen de provinciale auditcommissie gebeuren. Dan volgt de voorbereiding en de bespreking van de projectnota binnen de gemeentelijke begeleidingscommissie en de bespreking en de conformverklaring van de projectnota binnen de provinciale auditcommissie.

Deze procedure heeft een aantal voordelen, onder andere wordt zo de kwaliteit van het project bewaakt. Voor sommige projecten – en ik ken er een paar – is dat absoluut noodzakelijk. Er zijn projecten waarbij je moet afwegen of je een enkelzijdig fietspad legt of een dubbel fietspad, waarbij je de oversteekplaatsen goed moet bekijken om geen gevaarlijke situaties te creëren. Maar er zijn ook een pak dossiers waarbij dat eigenlijk niet nodig is. Ik heb vorige week al voorgesteld om bijvoorbeeld voor projecten onder een bepaald bedrag, gewoon één projectnota te maken. Dat zou al een halvering van de procedure zijn.

Dan is er nog een klein probleem met het Fietsfonds. De provincies en het Vlaamse Gewest ondersteunen dit. De provincies hebben uitdrukkelijk die opdracht gekregen omdat wij de gewestwegen hebben overgenomen. Het fietspaddossier wordt nu op twee niveaus helemaal gescreend. Het lijkt me evident dat het dossier op één niveau wordt gescreend en dat de andere administratie de screening aanvaardt. Deze consensus moet vrij gemakkelijk te vinden zijn. Op dit moment wordt hierover onderhandeld.

De gedeputeerden van de provincie zijn bij mij geweest. We hebben de knelpunten opgelijst en we zijn nagegaan hoe we elkaar kunnen versterken. Het enige doel is immers ervoor te zorgen dat het bovenlokale fietsnetwerk de komende jaren forse stappen vooruit zet.

We moeten niet te lang wachten met de hervorming, maar we moeten wel de juiste gegevens hebben. We moeten een lijst van knelpunten hebben. De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) moet betrokken worden. We moeten de oude evaluatie erbij nemen, maar we mogen niet het kind met het badwater weggooien. Er zijn een aantal goede zaken gerealiseerd, maar we moeten zorgen dat elke afspraak die wordt gemaakt, een duidelijke meerwaarde heeft.

Hoe wordt dit aangepakt? De evaluatie is bezig. De afspraak voor overleg met de VVSG is gemaakt. De Vereniging van de Vlaamse Provincies (VVP) is al bij mij geweest. Ik hoop snel vooruit te gaan.

Het is wel van belang dat we ook de kwaliteit die de voorbije jaren is opgebouwd, proberen aan te houden. Ik hoor van heel veel lokale overheden dat ze blij zijn dat er een vademecum is en dat er dus een leidraad is waarop de administratie kan terugvallen om te komen tot een bepaalde realisatie.

Het vademecum wordt op dit moment herzien. Op het bovenlokaal fietspadennetwerk zijn er een aantal ondergeschikte wegen die deel uitmaken van het netwerk, maar die eigenlijk bestemd zijn voor gemengd verkeer. Voor zulke wegen moeten elementaire kwaliteitsnormen gelden.

Mijnheer Roegiers, ik vind de uitbouw nuttig en nodig. Er wordt ook verder geïnvesteerd. We moeten de knelpunten uit het verleden onderzoeken en proberen op te lossen op een pragmatische maar veilige manier.

Er zijn in het verleden een aantal goede dingen gebeurd. Collega Van Brempt en ikzelf gingen op het einde van het jaar telkens na wat er gerealiseerd was en hoe we dingen konden versnellen met de reglementering zoals ze is. De voorbije legislatuur is de fietstoets ingevoerd die een beetje tegemoetkomt aan de module beheersing. Het is zeer gek dat, als het

Vlaamse Gewest een weg heraanlegt, het fietspad niet mee wordt heraangelegd omwille van het bestaan van een bepaalde module. Als het gaat om een fietspad langs een gewestweg, doe je best de fietstoets.

Er is de tweejaarlijkse inspectie. Ik vind de visuele inspectie van de toestand van de fietspaden zeer belangrijk. Het rapport-Heleven – de inspectie van de wegen – is hier intussen legenderisch geworden. Het geeft iedere keer aan wat er goed is en wat er slecht is. Het is niet mijn mooiste dag. Het rapport moet wel gebruikt worden om wegenwerken te organiseren. Ik vind de evaluatie van de fietspaden ook belangrijk. Je ziet zo de kwaliteit van een fietspad en je ziet ook waarin je moet investeren. Het is niet omdat er een licht, dat het goed is.

Module 11 is niet zo populair. Ik heb ooit eens statistieken meegebracht: de gemeenten hebben module 11 niet graag omwille van de procedurele lasten. Het gaat over projecten langs gewestwegen op kosten van het Vlaams Gewest. De filosofie is dat een gemeente zo'n project kan versnellen, als ze zo'n convenant sluit. Ik denk dat het in de toekomst het meest nuttig zou zijn om bij zulke projecten geïntegreerd te werken, dat wil zeggen dat de weginfrastructuur en de fietspadeninfrastructuur tegelijkertijd op een kwalitatieve manier moet worden onderhouden. We proberen het te vermijden, maar er zijn nog altijd dossiers waar enkel aan de weg en niet aan het fietspad wordt gewerkt. Het gaat niet op dat enkel de weg wordt onderhouden en niet het fietspad. Het lijkt me zo evident dat dat geïntegreerd gebeurt. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Daarom vermeld ik ze ook. Soms gaat het zelfs over het gebruik van een kleinere of grotere machine. Daarin moeten we gewoon voorzien in de bestekken. Wat mij betreft, is dat een belangrijk aandachtspunt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw zeer uitgebreid antwoord. Voorzitter, ook u dank ik omdat u ons nog de gelegenheid hebt gegeven een zeer nuttig debat te voeren. Het antwoord van de minister was heel duidelijk. Het is heel moeilijk om een heel nuttige discussie te voeren op de korte tijd tijdens het vragenuurtje. Daarom heb ik mijn vraag in de commissie ook aangehouden. De inbreng van de heer Kennes toont ook aan dat er op het terrein heel schrijnende situaties bestaan en dat er – terecht – heel wat frustratie bestaat bij de lokale besturen.

Minister, twee jaar geleden hebben we een heel nuttig debat gevoerd. Daaruit zijn een aantal resoluties voortgekomen. Voorzitter, dat debat moet zeker opnieuw gevoerd worden. Module 11 en module 13, die zaken moeten toch allemaal eens herbekeken worden. Een aantal aanpassingen zijn toch echt wel noodzakelijk.

Mijnheer Reekmans, ik heb niet verwezen naar module 11 omdat mijn vraag vooral gericht was op module 13, op de problematiek langs de gewestwegen. Ik heb het gevoel dat het Vlaamse Gewest zijn verantwoordelijkheden afschuift op de lokale besturen. Een gewestweg is een gewestweg. Het gewest moet die weg volledig aanleggen. Het moet de besturen niet belasten met onteigeningen. Het Vlaamse Gewest wentelt zijn verantwoordelijkheid af op de lokale besturen. Ik zou dat ongedaan willen maken, eventueel bij de evaluatie van het mobiliteitsconvenant.

Minister, ik ben wel heel tevreden dat er werk zal worden gemaakt van het fietsvadecum. Naar aanleiding van een ander debat hebben we al eens gevraagd dat vadecum te herbekijken, vooral in positieve zin. In sommige dossiers doet die regulitis ons de nek om.

Het Fietsfonds werd in 2007 opgericht. Het zou een vooruitgang kunnen betekenen. Het is echter te vroeg om te zien wat het effect daarvan is. Uw screeningstoets betreffende de onteigenings- en aankoopcomités lijkt me ook een heel goede zaak. U moet echter ook de federale overheid blijven wijzen op haar verantwoordelijkheid. Het kan niet dat Vlaanderen telkens weer alternatieven moet zoeken. Dat is natuurlijk heel belangrijk om problemen op te

lossen. De federale overheid is echter verantwoordelijk voor de problematiek. Een aantal dossiers gaan niet vooruit.

Minister, u hebt bevestigd dat de inventarisering belangrijk is. Uiteindelijk kan men daardoor een aantal problemen detecteren. Ik dring er dan ook op aan er verder werk van te maken om andere modules te inventariseren. Ik heb het gevoel dat u het probleem van de inventarisatie wilt opvolgen.

Het overleg met de provincies lijkt me een goed idee, maar eigenlijk hebt u nu weer aange-toond dat provincies overbodig zijn: ze doen net hetzelfde als het Vlaamse Gewest.

Ik voel aan dat u de problematiek over de aanleg van fietspaden heel stelselmatig zult aanpakken. Ik heb daar een heel goed gevoel bij. Ik hoop dat u dat dossier tot een goed einde brengt, zodat er volgend jaar – hopelijk – een tekort is op het budget omdat er zo veel fietspaden zijn aangelegd in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik wil u danken voor uw formele toezegging dat het een prioriteit in uw beleid blijft. Dat is goed. Er werd een paar keer verwezen naar het overleg met de provincies. Misschien moet u daar maar eens opperen om de provinciale audits, waarlangs men altijd moet passeren – zelfs twee keer als ik me niet vergis – uit die procedures te halen. Dat zou de procedure al heel wat korter maken.

Ik kijk uit naar de knelpuntennota, die u eind november zult ontvangen, met betrekking tot het inzetten van landmeters of andere functionarissen inzake de onteigeningen en het ontlasten van de comités van aankoop.

Voorzitter, ik hoop dat mijn vraag ontvankelijk wordt verklaard. Eind november, begin december moet ik anders maar eens luisteren naar de resultaten van die knelpuntennota.

De voorzitter: U hebt een punt. Als een minister een toezegging doet in de commissie, dan wordt die genoteerd op de datum dat die wordt gedaan. Ze wordt trouwens toegevoegd aan het verslag. Dat is geïnspireerd op het Nederlandse systeem.

De minister heeft een toezegging gedaan. De commissiesecretaris en ikzelf hebben die genoteerd. Achteraf kan worden nagegaan wat daarmee gebeurt. Met sommige ministers hebben we wat dat betreft goede, en met andere slechte ervaringen.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb vandaag mijn kabinetschef meegebracht, de heer Filip Boelaert. Niet iedereen kent hem. U zult ook de anderen leren kennen. Ik wist echter ook dat het een belangrijke namiddag zou zijn. We hebben overlegd hoe we de toezeggingen zouden onthouden en ervoor zorgen dat ze worden nageleefd.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, we hebben het gehad over de provinciale auditcommissies en de provinciebesturen. Het is toch te gek voor woorden. U moet de deputés van de provincies bij u roepen om de aanvragen van lokale besturen te behandelen. Dat wijst erop dat én de lokale besturen, én de provinciebesturen, én het Vlaamse Gewest met verkeer bezig zijn. Als een tussenniveau als de provincie verdwijnt, zouden de dossiers iets sneller vooruit gaan.

Wat me nu vooral zorgen baart, is de uitspraak die u deed in de media. U stelde dat maar 23 percent van het 11.000 kilometer lange fietsnetwerk in Vlaanderen volledig in orde is en dat het raden was wat aan het andere 77 percent schort. Dat is toch wel een belangrijke uitspraak. Vandaag weten we zelfs nog niet wat aan die 77 percent schort. En dan mag het nog allemaal sneller gaan. U zegt dat de opvolging van de ingediende aanvragen blijkbaar onbestaande is. Daarnet hebben we gediscussieerd over het herzien van het fietsvademecum, dat pas sinds de vorige legislatuur af is. *(Opmerkingen)*

We zullen het nu al herzien. Tegelijkertijd zegt u dat voor die 77 percent de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) zult inschakelen om na te gaan wat nu een goed en wat een slecht fietspad is. Door op die manier te werken, krijgt u geen beweging in die zaak. Ik roep u op een initiatief te nemen om een betere oplijsting te krijgen van wat er gaande is met onze infrastructuur. Mijn eigen gemeente heeft dat via module 13 in april 2008 gedaan. Die aanvraag staat zelfs nog niet op een lijst bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Hoe kan men weten wat er scheelt als men er op een jaar tijd nog niet eens in slaagt om dat te doen! Er moet inderdaad een inhaalbeweging gebeuren. Pas dan kunnen we werk maken van degelijke infrastructuurwerken in Vlaanderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: U hebt recht op het laatste woord. Toch wil ik nog iets rechtzetten. Ik wil er ook geen hutsepot van maken.

De MORA heeft in zijn advies geschreven dat er geen indicatoren zijn. Het gaat om opvolgingsindicatoren voor indicatoren, bijvoorbeeld over hoeveel passages er op een bepaalde plaats zijn geweest. Er zijn wel allerhande cijfers over het aantal vrachtwagens enzovoort. Die zijn echter nog niet door iedereen gevalideerd en erkend. De strategische adviesraad heeft de handschoen opgenomen om een set van indicatoren te ontwikkelen. Het gaat hier echter niet over het opvolgen van de indicatoren voor het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk. Het zijn strategische indicatoren om jaar na jaar te kunnen zien hoe onze personenmobiliteit evolueert. We hebben dat ook bij het goederenvervoer. Dat is de opdracht die we hebben aanvaard. Er bestaan cijfers, maar die zijn niet wederzijds gevalideerd door de verschillende partners.

Wat het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk betreft, die 23 percent paden die in orde zijn, zijn die die al werden aangepakt. Van de rest zijn er wel gegevens over welke er zijn, en die kregen dan een kleur om aan te geven of ze al of niet in orde zijn. Veel paden liggen op gemeentelijk grondgebied. Er moet de visu worden bekeken of daar iets aan moet gebeuren. Je kunt van het Vlaamse Gewest niet verwachten dat men het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk helemaal affietst. De gemeenten kunnen die gegevens perfect leveren. Ik weet niet of de gegevens in het GIS correct zijn en of er nog inspanningen gebeurd zijn. Dat heeft niets te maken met de indicatoren van de MORA. Ik wil die twee zaken onderscheiden.

De vorige Vlaamse Regering heeft beslist om de provinciewegen af te schaffen. Maar als tegenprestatie hebben de provincies het engagement genomen om middelen te investeren in verkeersveiligheid. Het Fietsfonds bestaat. Daar zitten middelen in die worden geïnvesteerd in lokale projecten. De provincie heeft daar veel werk in gestopt. Het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk is op provinciaal niveau vastgelegd. Het is dan ook logisch dat de provincies daar een rol in willen spelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gerechtelijk onderzoek in verband met een geval van fraude bij Waterwegen en Zeekanaal NV

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een gerechtelijk onderzoek naar corruptie van ambtenaren van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK)

Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het integriteitsbeleid binnen de Vlaamse administraties

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende onregelmatigheden bij onder andere het Agentschap Wegen en Verkeer

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw de minister, ik start mijn uiteenzetting met een vraag: wat schort er vandaag op verschillende departementen en agentschappen die verbonden zijn aan de dienst Openbare Werken en Mobiliteit? Er werd fraude vastgesteld bij Waterwegen en Zeekanaal NV, en kort daarna bij het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). We hebben ook de discussie gehad over de Oostendse luchthaven, een opmerkelijke cumul van een ambtenaar die ook nog voorzitter van de raad van bestuur was van een van de investeringsbedrijven op die luchthaven, en die daar ook nog eens opmerkelijke uitspraken over deed.

Een ambtenaar zei in de krant: “U zou eens moeten weten wat hier nog allemaal is gebeurd.” Ik heb daarover een schriftelijke vraag gesteld, want ik wil wel eens weten wat die ambtenaar daarmee bedoelde. Uiteindelijk vertelde de directeur van de luchthaven dat daar onregelmatigheden gebeurden. Ik neem er even het artikel bij, want dit toont aan dat er een normvervaging bezig is. Ik weet niet of dit wel of niet ernstig is. Een percentje op de factuur voor het maaien van het gras langs het kanaal in Willebroek, een percentje op de factuur voor de werken die een schilder uitvoerde in een gemeenschapsschool, een percentje op de factuur voor het aanbrengen van wegmarkeringen en het maaien van de berm op een gewestweg: percentjes die telkens verdwenen in de zakken van de ambtenaren van diverse administraties die de opdracht toewezen. Een aantal aannemers deed de voorbije jaren aan de speurders van de centrale dienst voor de bestrijding van corruptie een boekje open over hoe ze bepaalde federale, Vlaamse en Brusselse overheidsopdrachten in de wacht hebben gesleept.

We hebben ondertussen van de woordvoerders van twee parketten vernomen dat de betrokken ambtenaren bekentenissen hebben afgelegd. Mevrouw de minister, ik begrijp dat u geen verklaringen kunt afleggen in een lopend gerechtelijk onderzoek, maar mijn vraag is politiek. Misschien is het toeval dat dit samen uitlekt. In een grootschalig onderzoek van de Regie der Gebouwen zijn al doorlichtings- en onderzoekscommissies gevraagd. Het zou wat ridicuul zijn om aparte onderzoekscommissies te vragen voor Vlaamse agentschappen. Dan doen we niets anders meer.

De discussie moet worden gevoerd over de overheidsopdrachten. Een deel van die opdrachten is door de federale wetgeving gereguleerd, een ander deel door Vlaamse decreten. Het feit dat dit kan gebeuren noopt mij tot optreden, vooral omdat die zaken samenvloeien. Of deze vermeende praktijken zwaarwichtig genoeg zijn om te beweren dat er een algemene cultuur is van corruptie bij alle agentschappen? Neen. Maar het toont een soort normvervaging en ook een soort van concurrentievervalsing aan. Je zult maar een aannemer zijn die de juiste ambtenaren kent en met de percentjes werkt. Bepaalde firma's krijgen dan voorrang op andere firma's. Dat kan toch niet de bedoeling zijn.

Minister, werd het publieke belang geschonden in dit dossier? Ondernam u reeds stappen in verband met dit dossier? De woordvoerder van de parketten laat het weten als er aanhoudingen zijn en als er bekentenissen zijn afgelegd, maar ik betreur dat ik geen informatie kreeg van uw administratie en uw kabinet. Hebben die mensen een preventieve schorsing gekregen? Is er een sanctie tegen hen ondernomen? Wat is de politieke en de tuchtrechtelijke stand van zaken? Ik begrijp al te goed dat we niet kunnen discussiëren over de gerechtelijke kant van de zaak.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: De vragen van de heer Reekmans zijn heel terecht. Het is natuurlijk moeilijk om daar antwoorden op te formuleren, ook gezien het lopende gerechtelijk onderzoek. Daarom wil ik vragen naar reeds genomen maatregelen om dergelijke zaken te voorkomen, of naar voorstellen ter verbetering van de werking. De normvervaging is al een oud zeer en kwam in de vorige legislatuur al een paar keer ter sprake in dit parlement.

Twee jaar geleden kwamen diverse dubieuze contacten tussen ambtenaren van de Afdeling Wegen en Verkeer (AWV) en contractanten uit de privésector naar boven. Tijdens hun beroepsloopbaan genoten diverse ambtenaren rechtstreeks en onrechtstreeks van diverse voordelen bij privépartners van de overheid. Na het beëindigen van deze loopbaan stapten sommige topambtenaren plots over naar hun privépartner en werden ze daar royaal vergoed. Dat is een vreemde situatie.

In de interne audit van begin 2005 bij AWV Oost-Vlaanderen werd deze problematiek trouwens al eens aangekaart. Naar aanleiding daarvan hebben de heer Roegiers en ikzelf

verschillende initiatieven genomen. Naar aanleiding van die audit nam ik zelf een initiatief met betrekking tot het uitwerken van een integriteitsbeleid. Het zijn initiatieven met als bedoeling een deel van de aanbevelingen van het onderzoek bij de Afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen van de cel Interne Audit over de professionele relaties tussen ambtenaren en aannemers concreet in de praktijk om te zetten.

Naar aanleiding van deze problematiek diende ik een voorstel van resolutie in dat in de plenaire vergadering van 5 december 2007 is behandeld. Met dit voorstel wou ik van de Vlaamse Regering verkrijgen dat zij een integriteitsclausule in de beheersovereenkomst tussen de Vlaamse overheid en AWV zou inlassen. Deze beheersovereenkomst is afgesloten bij de omvorming van de voormalige administratie Wegen en Verkeer tot het IVA Wegen en Verkeer.

In het kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid wordt immers bepaald dat zo'n IVA een beheersovereenkomst met de Vlaamse Regering moet afsluiten en dat dit aan het Vlaams Parlement wordt meegedeeld. Het voorstel van resolutie dat ik toen indiende, werd helaas niet goedgekeurd. Toch is zo'n clausule wel degelijk van belang. Zeker omdat er volgens heel wat bronnen een wijdverbreid systeem van normvervaging blijft bestaan.

Deze normvervaging bleek nog maar eens uit een artikel dat op 15 oktober 2009 in De Standaard verscheen, naar aanleiding van tien ambtenaren die vorige week werden gearresteerd. Deze ambtenaren werken onder andere bij de Regie der Gebouwen en bij Vlaamse administraties zoals het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer en de NV Waterwegen en Zeekanaal.

U begrijpt dus dat ik bij aanvang van deze nieuwe legislatuur volgende vragen opnieuw wil stellen. Welke initiatieven werden sinds de publicatie van de interne audit bij de AWV Oost-Vlaanderen reeds genomen voor de uitwerking van een adequaat integriteitsbeleid bij de AWV en andere Vlaamse administraties? Welk beleid wordt er gevoerd ten opzichte van ontslagnemende leidinggevende ambtenaren? Kunnen deze ambtenaren zomaar overstappen naar aannemers die contracten afsluiten met bijvoorbeeld de AWV? Wordt er niet steeds bij elke functiebeschrijving voor Vlaamse ambtenaren in een integriteitsclausule voorzien? Zo

neen, waarom niet? Wat zijn de aanbevelingen van de Vlaamse Regering inzake het ingaan op uitnodigingen voor evenementen of feesten vanwege gecontracteerde aannemers?

Veel van deze vragen heb ik ook in de vorige legislatuur gesteld. Het leek me evenwel belangrijk om ze hier te herhalen, aansluitend bij de vragen van de collega's en naar aanleiding van de persartikelen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, ik zal proberen het kort te houden. Zowel de heer Reekmans als de heer Deckmyn hebben het over een wijdverbreid systeem van normvervanging gehad. Het is al gezegd en ik herhaal het: minister, u zit met een probleem. We moeten het heel duidelijk durven zeggen: het is niet de eerste keer dat dit agentschap in opspraak komt. In 2005 zijn we begonnen om de zaak op te volgen. De voorzitter zal zich dat herinneren. Dat gebeurde toen naar aanleiding van corruptie bij één district bij AWV Oost-Vlaanderen. Naar aanleiding hiervan hebben we toen een motie ingediend die ook is goedgekeurd.

In 2008, of in 2007, doken er nieuwe problemen op. Er waren problemen in het district waarvan sprake, in Gent dus. Er is toen een audit gemaakt over Vilvoorde, en ook eentje over Limburg. Maar het ging maar door. Vandaag stel ik vast dat we geen stap vooruitgaan in de bestrijding van corruptie. We zitten echt met een probleem. Vorig jaar is bij Toerisme Vlaanderen corruptie aan het licht gekomen, en de drie betrokken ambtenaren zijn op staande voet ontslagen. Maar naar aanleiding van alle corruptiezaken die bij AWV aan het licht zijn gekomen, is nog niemand ontslagen. Ik stel dat vast. *(Opmerking van minister Hilde Crevits)*

Ik ben boos, minister. Men heeft me zo-even nog gezegd dat ik zeer beleefd ben, en ik wil dat ook blijven, maar we zitten hier wel met een probleem. Blijkbaar is AWV vermolmd. Ik zeg het duidelijk. Zelfs bronnen in het gerecht hebben het over "een wijdverbreid systeem van normvervaging". Het gaat over corruptie – in Gent, in Vilvoorde, in Limburg. Ik vraag u dus om krachtdadig op te treden.

Op basis van welke beschuldigingen zijn de betrokken Vlaamse ambtenaren van AWV en MDK aangehouden? Welke directe en rechtstreekse maatregelen hebt u genomen naar aanleiding van de recente aanhoudingen? Wat is de stand van zaken van de uitvoering van de motie 1876 die vorig jaar is goedgekeurd?

Ik lees ze letterlijk voor. Het Vlaams Parlement "vraagt de Vlaamse Regering om naast de jaarlijkse indiening van een meerjarenprogramma voor investeringen in de wegen, ook jaarlijks te rapporteren over de concrete uitvoering ervan, en daarnaast de efficiëntie en doelmatigheid van de algemene organisatie en werking van het Agentschap Wegen en Verkeer te toetsen aan, en desgewenst bij te sturen in het kader van, de uitvoering van de beheersovereenkomst na één jaar, met inbegrip van een evaluatie van de uitvoering van de aanbevelingen van het Rekenhof".

Dat is dus niet weinig, maar vandaag stel ik vast dat de vraag opnieuw moet worden gesteld. Ik had deze vraag als interpellatieverzoek ingediend, niet zozeer om hierover een motie te kunnen aankondigen, maar wel omdat ik vind dat dit een belangrijk probleem is.

De voorzitter: U weet dat het Bureau uw interpellatie niet gevolgd heeft. Ik sluit me bij bepaalde opmerkingen die hier gemaakt worden aan. Maar je moet een onderscheid maken tussen wat het gerecht onderzoekt en wat achteraf door de rechtbank wordt uitgesproken. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

De heer Jan Roegiers: Minister, voor Toerisme Vlaanderen hebben we zo lang niet gewacht.

De heer Jan Peumans: Wij hebben een Raad voor de Mededinging. Die moet ook kijken naar alles wat met prijsafspraken te maken heeft. Ik heb de vraag aan alle ministers gesteld, en er is nog nooit een dossier bij de Raad voor de Mededinging ingediend.

De heren Roegiers en Deckmyn hebben wel een punt. Welke gevolgen heeft de administratie aan die audits gegeven? Ook het Rekenhof doet aanbevelingen. De top van de administratie zegt hier dan wat ze zullen doen. Wij hebben als commissie de taak om met toelating van de minister te vragen dat die top uitlegt welke gevolgen ze aan die audits en aanbevelingen gegeven hebben. Het is ook al gebeurd dat het Rekenhof moest zeggen: zeven jaar na onze aanbevelingen hebt u er nog niets mee gedaan. Die discussie kunnen we achteraf nog eens voeren.

Ik heb hier ook eens een vraag gesteld over corruptie. De heer Sauwens zat hier toen als tijdelijk voorzitter, en die heeft mij gezegd dat ik die vraag niet mocht stellen. Dat gaat te ver.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Emotie is slecht in een dergelijk dossier omdat het soms de indruk wekt dat de bezorgdheid niet gedeeld zou worden. Mijn departement, waar mensen bezig zijn met aannemingscontracten, is enorm kwetsbaar op het vlak van integriteit. Voor Ruimtelijke Ordening en Huisvesting geldt dat ook. Maar ik kan enkel spreken over het beleidsdomein dat mij is toevertrouwd. Ik kan niet genoeg bevestigen hoe belangrijk ik zelf de integriteit vind. Ik zal straks wat feedback geven over wat er gebeurd is in het verleden.

Mijnheer Roegiers, mijn leidinggevende ambtenaren oordelen over de aanwervingen en ontslagen. Ik heb zelfs geen macht om dat te doen. Zij oordelen ook als er voldoende zwaarwichtige feiten gevonden worden die nopen tot bepaalde maatregelen.

Ik heb via de pers vernomen wat er gebeurd is. Ik heb mijn leidinggevende ambtenaren gevraagd of ze iets wisten. Zij zijn op geen enkel moment door het parket geïnformeerd over wat er aan de hand was. Het is niet de eerste keer dat me dat overkomt. Er is nooit een formele bevestiging geweest, ook niet van de redenen die geleid hebben tot die huiszoeking. Er zijn huiszoeken geweest bij één personeelslid van Waterwegen en Zeekanaal (W&Z), drie personeelsleden van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK), twee personeelsleden van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), afdeling maritieme toegang, en een oud-personeelslid van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Ik heb over die huiszoeken vernomen via de pers. Het zou over oude feiten gaan, maar ik kan er eigenlijk niets over zeggen, want men heeft mij er geen brief of zo over geschreven.

De informatie die ik heb en kan verspreiden, zal ik geven. Bij de afdeling maritieme toegang, een onderdeel van MOW, werd een huiszoeking verricht bij één ambtenaar en één persoon die intussen gepensioneerd is. Bij de afdeling kust van het Agentschap MDK vond er een huiszoeking plaats in de kantoren van de afdeling kust in Oostende en bij twee personeelsleden thuis. Er is ook een huiszoeking verricht bij een gepensioneerd ambtenaar. Bij W&Z is er een huiszoeking verricht bij één personeelslid. Bij het AWV zijn er geen onderzoeken gedaan in de kantoren van het agentschap. Wel is een gepensioneerd ambtenaar ondervraagd door het gerecht. Geen van de betrokken personeelsleden is na de ondervraging aangehouden.

Uiteraard was ik ook verrast. Ik heb onmiddellijk informatie gevraagd aan mijn leidinggevende ambtenaren. Zij hebben mij bevestigd dat zij, voor zover zij nog actief zijn, gehoord zijn door hun functionele chef en dat de leidinggevende ambtenaar vervolgens de nodige maatregelen heeft genomen.

Welke maatregelen zijn er genomen? Wat het Agentschap MDK betreft, is er, als bewarende maatregel en in afwachting van het resultaat van het gerechtelijk onderzoek, aan één ambtenaar een andere functie toegewezen binnen de afdeling. Voor de andere ambtenaar is op dit ogenblik een formele procedure opgestart voor schorsing in het belang van de dienst. Dat zal hoogstwaarschijnlijk te maken hebben met de aard van de verklaringen die zij hebben afgelegd. Maar ik weet niet wat die verklaringen zijn. Wat het Departement MOW betreft, is één personeelslid gepensioneerd en één is in verlof voorafgaand aan het pensioen dat ingaat op 1 november. De man komt niet meer op de dienst. Daar wordt het gerechtelijk onderzoek afgerond.

Wat het Departement W&Z betreft, heeft de leidinggevend ambtenaar mijn kabinet laten weten dat het gaat om een personeelslid – opnieuw – dat vlak voor zijn pensionering staat. Ook daar is er een bewarende maatregel genomen. Het personeelslid wordt net zoals bij MOW niet meer betrokken bij contacten met aannemers, en heeft een andere taak gekregen binnen het agentschap.

De leidinggevend ambtenaar van Wegen en Verkeer heeft ook laten weten dat één personeelslid gepensioneerd is. Als de persoon niet meer in dienst is, moet men het gerechtelijk onderzoek afwachten. Dat onderzoek zal moeten uitwijzen of er sprake is van strafbare feiten. Ik heb hier al eens een uitgebreide rapportage gedaan. Na afloop van het onderzoek moet er worden beslist of er al dan niet een burgerlijkepartijstelling moet gebeuren.

Is er een verband met de Regie der Gebouwen? Ik heb dat gehoord via de pers. Ik heb gehoord dat daar een onderhoudsbedrijf bij betrokken is. Ik heb daar geen verslag van gekregen. De leidinggevend ambtenaren hebben uitvoerig gesprekken gevoerd met de betrokken personen. Zij hebben daar feedback over gekregen en ze hebben ondertussen de maatregelen genomen die ik net heb opgesomd.

Mijnheer Deckmyn, u verwijst naar de audits bij AWV Oost-Vlaanderen die dateren van december 2004. Er is heel wat gebeurd ondertussen, naast de algemene integriteitscode van 2006. Ik zal u een kort overzicht geven. De exhaustieve lijst laat ik bij het verslag voegen.

Ik heb een lijst van maatregelen: eind 2005 waren er vormingsdagen, er werden ervaringen opgedaan, en er waren opleidingen. In de beheerovereenkomst van eind maart 2008 werd een clausule over integriteit exhaustief opgenomen. In mei 2009 werd een dienstorder verspreid over de onverenigbaarheid en cumulatie van beroepsactiviteiten en familiale banden tussen bestuur en contractanten. Er is ook een meldingsplicht ingevoerd. Dat vind ik ontzettend belangrijk. Er is de interne en voor AWV op maat uitgewerkte opleiding rond de wetgeving op overheidsopdrachten. Ik geef u dat ook schriftelijk. Er is een bevraging georganiseerd bij de personeelsleden van AWV over bijkomende noden aan integriteitstrainingen. Ik kan me voorstellen dat de betrokken ambtenaren graag zoiets willen volgen. Tegen eind 2010 moet AWV in het kader van het decreet op het BBB een systeem van interne controle uitbouwen en documenteren. Dat proces loopt.

Mijnheer Deckmyn, ten aanzien van die ontslagnemende ambtenaren werd op 6 juli 2006 een omzendbrief uitgevaardigd die het draaieurprincipe introduceert bij de Vlaamse overheid. Die is van toepassing op iedereen, ik heb de lijst opgesomd, ook op de leden van de strategische adviesraden en op de personeelsleden van de administratieve diensten van het gemeenschapsonderwijs. In die omzendbrief komen twee grote punten aan bod. Er zijn heel specifieke maatregelen voor de functies die kwetsbaar zijn qua integriteit, bijvoorbeeld al wie vergunningen toekent, pps-constructies opzet, subsidiedossiers goedkeurt of controlefuncties uitoefent. Er moet verplicht een vormingsprogramma rond integriteit worden opgezet. Er moeten preventieve systemen worden ingevoerd, zoals de dubbele handtekening. Die werd ingevoerd bij gunningen en grote facturen. Die moeten door twee in plaats van één persoon worden ondertekend. Er is ook de functierotatie: wie vergunningen behandelt, krijgt om de zo veel tijd een andere regio toegewezen. Dat heeft voor- en nadelen. Het voordeel is dat de ambtenaar te veel beslissingsrecht krijgt. Dat gebeurt als iemand twintig jaar lang met eenzelfde streek bezig is.

Nog een pijler is dat een voormalig ambtenaar twee jaar na zijn vertrek uit de administratie niet mag worden ingehuurd door een entiteit waar hij heeft gewerkt. Dat is de draaieurconstructie. Een ingenieur van de administratie Overheidsgebouwen die een aannemersbedrijf start, kan gedurende twee jaar geen bouwopdrachten krijgen van zijn vroegere collega's. Dat zou niet proper zijn. Dat is pas ingebouwd in 2006.

Voor de functiebeschrijvingen en de integriteitsclausule bestaan twee instrumenten: de deontologische code en het integriteitsbeleid. Die komen ook bij vormingsmomenten aan bod. Ik bezorg u een overzicht van de maatregelen in de omzendbrief deontologische code.

Vorig jaar werd motie 1876 van de heer Roegiers goedgekeurd. In het kader van die motie zijn drie acties ondernomen.

De realisatie van het investeringsprogramma 2008 is geëvalueerd. Dit is hier trouwens al eerder ter sprake gekomen. Er is blijkbaar een duidelijk effect gesorteerd. De realisatiegraad lag in 2008 al opmerkelijk hoger dan in 2007. Als we een programma opstellen, moeten we het ook realiseren.

Er is een jaarrapport 2008 opgesteld. Dat jaarrapport is zeer nuttig. Daaruit blijkt immers of de in het ondernemingsplan opgenomen afspraken en engagementen zijn nagekomen. Dat is hier ook gevraagd. Als we een ondernemingsplan hebben, moeten we daarover kunnen rapporteren.

Daarnaast moeten worden geëvalueerd hoe de uitvoering van de aanbevelingen in de audits van het Rekenhof wordt georganiseerd en uitgewerkt. Ik denk dat die evaluatie recent heeft plaatsgevonden.

Binnenkort moet een nieuwe beheersovereenkomst worden gesloten. Tijdens de besprekingen die in dat verband moeten worden opgestart, zullen deze drie documenten worden gebruikt. Dat moet resulteren in het uittekenen en opnemen van duidelijke afspraken betreffende de efficiënte en doelmatiger werking van het agentschap.

De Vlaamse Regering heeft een aantal aanbevelingen gedaan met betrekking tot de mate waarin de betrokkenen mogen ingaan op de uitnodigingen voor evenementen en feestjes door gecontracteerde aannemers. Zo ver gaat het dus. De deontologische code en het raamstatuut van de Vlaamse ambtenaren bevatten een aantal bepalingen over dit onderwerp. Die gelden trouwens ook voor de kabinetsmedewerkers. Als ik me niet vergis, zijn die bepalingen identiek.

Iedereen moet deze bepalingen naleven. Het raamstatuut stelt dat een personeelslid, zelfs indien hij niet in functie is, rechtstreeks noch via een tussenpersoon giften, beloningen of eender welk ander voordeel dat verband houdt met zijn functie mag vragen, eisen of aannemen. De deontologische code bepaalt dat personeelsleden geen relatiegeschenken mogen ontvangen of aan door privépersonen betaalde activiteiten mogen deelnemen. Dat mag enkel indien het past in het kader van hun normale professionele verhouding en in het teken van het algemeen belang van de organisatie staat. Met betrekking tot relatiegeschenken is het trouwens belangrijk even naar de meldingsplicht te verwijzen. De ontvangst van relatiegeschenken moet aan de hiërarchische overste worden gemeld.

Een digitale versie van het jaarrapport zal via e-mail aan de leden van de commissie worden bezorgd.

De heer Jan Roegiers: Minister, gaat het om het jaarrapport dat u als tweede actie ten gevolge van de motie hebt vermeld?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ik zal u een digitale versie bezorgen van het jaarrapport dat in uitvoering van de beheersovereenkomst met het agentschap is opgesteld. Dit is het tweede punt dat ik daarnet heb aangehaald.

Er is tevens om een diagnose van het performantiemanagement gevraagd. De investeringsprogramma's zijn gescreend. Deze screening omvat een diagnose en verbeterpunten met betrekking tot de uitvoering van de investeringsprogramma's.

Ik zal alle leden van deze commissie een digitale versie van deze drie documenten bezorgen. Dat is een formeel engagement.

De voorzitter: Dat is genoteerd.

Minister Hilde Crevits: Ik heb me daarnet even geërgerd. Ik wil niet dat ik verkeerd word begrepen. We hebben enorm veel personeel. Ik vind het belangrijk dat met elke taak op een zorgzame wijze wordt omgegaan. Elk oud of recent probleem dat opduikt, is er eentje te veel.

Het is een dagelijkse taak en de verantwoordelijkheid van de entiteitsdirecteurs daar aandacht aan te besteden.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: De minister heeft het over de dubbele handtekening voor grote dossiers gehad. Ik denk dat we op dit vlak verder moeten gaan. Het probleem slaat niet enkel op de toekenningen. Het gaat ook om de kwaliteitscontrole. Daar bestaat het systeem van de dubbele handtekening niet. Ik denk onder meer aan de controle van de werken nadien. Daar zit vaak de trigger. Ik bekijk dit op gemeentelijk vlak.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, u kent blijkbaar de trucjes. *(Opmerkingen van de heer Johan Deckmyn)*

De heer Peter Reekmans: Ik verdien mijn geld door op een correcte manier zaken te doen. *(Opmerkingen)*

Ik kan me evenwel inbeelden hoe het gaat. Eigenlijk zetten we zelf de deur op een kier. Bij de ondertekening van een contract is een dubbele handtekening vereist. Daarna volgen de oplevering, de meerwerken of wijzigingen. Daarvoor is geen dubbele handtekening nodig. Ik vrees dat op die ogenblikken bepaalde zaken kunnen gebeuren. Er is immers geen enkele controle meer.

Het valt me trouwens op wie precies het risico loopt. Hoewel het hier niet om een vorm van pensioensparen gaat, staan de mensen die worden betrapt, haast altijd dicht bij hun pensioen. Ik vind dat raar. De ouderen zouden de knepen van het vak het beste moeten kennen. Ze hebben jaren ervaring. Het lijkt me straf dat ze vlak voor hun pensioenleeftijd, als ze volleerd zouden moeten zijn, worden betrapt. Ik vind dat we aandacht moeten hebben voor dit belangrijk gegeven.

De minister heeft ook verwezen naar de meldingsplicht in verband met cumuls. Ik vraag me af waarmee we eigenlijk bezig zijn. Ik wil even een voorbeeld aanhalen. Als een leidend ambtenaar, zoals de directeur van de luchthaven van Oostende, een opmerkelijke cumul niet aangeeft, vraag ik me af waarom de lagere ambtenaren zich iets van die meldingsplicht zouden aantrekken. Hij geeft een slecht voorbeeld. Ik hoop dat de minister in verband met dit dossier rechtvaardig maar streng zal optreden.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Ik ben blij dat de minister onze bezorgdheid deelt. De voorzitter heeft gesuggereerd deze problematiek binnen de commissie beter op te volgen. Dit lijkt me een waardevol voorstel. We moeten dit zeker voortzetten.

Ik heb nog een vraag over de meldingsplicht. Geldt die enkel voor de persoon in kwestie of geldt die ook voor derden? Dat zou ik nog graag vernemen. Als een ambtenaar malversaties ziet, zouden we ervan kunnen uitgaan dat hij daarover spontaan bericht, maar de sociale druk is in dergelijke administraties soms nogal groot waardoor men niet zomaar iets meldt. Als een collega een overtreding begaat, is men soms geneigd een oogje dicht te knippen omwille van de sociale druk. Is de meldingsplicht ook van toepassing voor mensen die iets zien? En werd voorzien in sancties indien de meldingsplicht overtreden wordt?

Minister, ik wou u ook vragen hoeveel meldingen er al geweest zijn, maar daar zult u nu zeker nog geen zicht op hebben, ik zal daar misschien een schriftelijke vraag over stellen.

U hebt een hele reeks initiatieven opgesomd ter verbetering van de integriteit in diverse diensten. Dat is heel positief. Toch wil ik hierbij stellen dat het jammer is dat er nog steeds, en ik citeer opnieuw: “een wijdverbreid systeem van normvervaging blijft bestaan”. De

maatregelen waren dus dringend nodig. Het zou bijzonder nuttig zijn om de maatregelen te evalueren. Ik weet niet of er al evaluaties gebeurd zijn, maar zeker deze zaken zouden grondig geëvalueerd moeten worden en desgevallend ook bijgestuurd moeten worden.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: “De bezorgdheid om op zorgzame wijze om te gaan met de job”. Minister, als er iets is dat we delen in onze bezorgdheid, dan zal het dat wel zijn. Ik wil u bedanken voor het antwoord dat u hebt gegeven, want u hebt een heel uitgebreid, maar ook een heel correct antwoord gegeven.

Wat ik vreemd vind, maar misschien is dat de gewoonte, is dat uw leidinggevende ambtenaren u daarover niet op voorhand hebben ingelicht. Ze moeten toch geweten hebben dat er een gerechtelijke procedure liep?

Minister Hilde Crevits: Neen.

De heer Jan Roegiers: Op een bepaald moment waren er huiszoeken en werden er zelfs aanhoudingen gedaan. Ze hebben blijkbaar geantwoord op uw vraag, u hebt hen gesommeerd.

Minister Hilde Crevits: Ze hebben de kans niet gekregen om mij te rapporteren. De mail waarin werd gevraagd wat er aan de hand was, was al onderweg. Ik vernam plots via de media dat er een huiszoeking gebeurd was. Ze konden me niet sneller informeren. Ik ben ook niet altijd bereikbaar, zo ben ik nu bijvoorbeeld ook al een hele namiddag niet bereikbaar.

De heer Jan Roegiers: Dit zijn toch ernstige zaken. Het komt mij in elk geval vreemd over.

Minister Hilde Crevits: Ze worden natuurlijk wel opgevolgd.

Ik verneem nu trouwens net van mijn kabinetschef dat de algemene leidinggevende ambtenaar zelf getelefoneerd heeft om het te melden, maar ik had het via de media vernomen.

De heer Jan Roegiers: Dan is mijn opmerking zonder voorwerp.

Ik sluit me aan bij de suggestie die de voorzitter heeft gedaan om op geregelde tijdstippen hier te horen wat er gedaan is met die aanbevelingen van interne audits of van het Rekenhof. Laten we de directeur-generaal of de leidinggevende ambtenaar hier maar naar de commissie halen om uitleg te geven over wat ermee is gebeurd.

Minister, ik noteer dat we van u een aantal zaken zullen krijgen, waaronder het jaarrapport. Ik neem aan dat we ook de evaluatie van het investeringsprogramma 2008 zullen krijgen.

Voorzitter, ik vraag me af of dit automatisch wordt geagendeerd in deze commissie. Of moeten we daartoe een initiatief nemen?

Minister, als blijkt dat het Vlaamse Gewest een ernstig nadeel heeft ondervonden van de corruptie van een aantal ambtenaren, zullen wij ons dan burgerlijke partij stellen?

Minister Hilde Crevits: Ja, dat heb ik gezegd.

De heer Jan Roegiers: Excuseer, dat was me ontgaan. Zullen we dan desgevallend proberen om de opgestreken sommen te recupereren van die ambtenaren?

Minister Hilde Crevits: Dat hangt natuurlijk een beetje af van wat er in het dossier zit, maar het is evident dat hieraan wordt gedacht.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: De heer Roegiers stelt dat de leidinggevende ambtenaren niet tijdig genoeg wisten dat er iets aan de hand was. Ik heb het er moeilijk mee om daar geloof aan te hechten, aangezien ik de afgelopen jaren op regelmatige basis van diverse bronnen hoorde dat er huiszoeken gebeurden. Gewone ambtenaren waren dus wel op de hoogte van de problemen her en der.

Ik kan me niet van de indruk ontdoen dat, als de lagere ambtenaren op de hoogte waren van diverse malversaties en me vertelden waar het gerecht binnenkort zou binnenvallen of waar de politie een onderzoek zou doen, als ik dat dus al te weten kom, de leidinggevende ambtenaren ook op de hoogte waren.

De heer Jan Peumans: Minister, tijdens de vorige legislatuur ben ik naar aanleiding van de corruptieaffaire in Limburg zo vrijmoedig geweest om contact op te nemen met het parket en de procureur des Konings. Het antwoord dat ik kreeg, was dat ze niet konden berekenen in welke mate de Vlaamse Gemeenschap benadeeld was. Toch waren er een aantal heel duidelijk bewezen zaken.

Ik ga u daar binnenkort opnieuw over ondervragen, maar ik zal dat schriftelijk doen, want toen werd geantwoord dat de Vlaamse overheid zich burgerlijke partij zou stellen ten opzichte van die ambtenaar, die trouwens vroegtijdig met pensioen is gestuurd. Ik vind het een heel slecht signaal dat mensen van wie men binnen de administratie weet dat ze in de fout zijn gegaan, zich als vrije vogels mogen bewegen.

U vertelde juist dat er heel wat goede ambtenaren zijn.

Dat is ook zo met een bouwovertreiding. Sommige mensen die een bouwdoossier indienen, houden zich aan de spelregels. Anderen poten het gewoon neer en het bestuur treedt daar niet tegen op. Dat stuit me tegen de borst.

We moeten het, zoals de heer Roegiers ook al zei, nog eens hebben over de manier waarop afdelingshoofden binnen de provinciale directies daarmee omgaan. Ik verwijs naar de brug van Vilvoorde. De ambtenaar in kwestie ging drie weken met verlof, en de directeur vond het heel normaal dat er gedurende drie weken niemand was. Minister-president Peeters was toen minister van Openbare Werken. Als het parket dan zegt dat het de terug te vorderen hoeveelheid niet kan bewijzen met als gevolg dat de zaak wordt geklasseerd, dan vind ik dat een heel slecht signaal. Voor ambtenaren die wel plichtsbewust zijn, is dat geen goede zaak.

Minister Hilde Crevits: Als er een meerwerk of verrekening moet gebeuren, dan moet dat gebeuren door zes organisaties waaronder de afdeling Technische Ondersteuning (ATO) en de Inspectie van Financiën. Het is dus niet één persoon die kan zeggen dat er verkeerde prijzen worden gehanteerd. Het is wel zo dat ATO soms intervenieert als de aangerekende prijs hoger ligt dan de prijs uit haar prijzendatabank. Daarop volgt dan een onderhandelingsprocedure. ATO is pas tevreden als ze haar doelstelling heeft gehaald. Ik onderstreep daarmee het belang van de opvolging.

De heer Peter Reekmans: Mevrouw de minister, ik besef dat er verschillende stappen doorlopen moeten worden. Bij de kleinere projecten zijn er maar twee stappen van controle, nooit vier of vijf.

Minister Hilde Crevits: Werken zoals het maaien van gras moeten naar de opzichter op het terrein. Dat is de meest fraudegevoelige functie. Daarna is nog de goedkeuring nodig van de districtschef en het afdelingshoofd. Als bepaalde hoeveelheden in vergelijking met het bestek worden overstegen, is ook de goedkeuring van de directeur-generaal nodig. Daar is dus wel degelijk toezicht op.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Ik vond deze vraag van de collega's heel terecht. Ik ben aangenaam verrast door de positieve wijze waarop daarover is gediscussieerd. Het antwoord van de minister was ook van die orde dat het vertrouwen wekt over de aanpak. Ik vond het een zeer interessant en nuttig debat.

De voorzitter: Dat zegt ook iets over de inschatting van de vragen om uitleg. Ik heb van andere commissievoorzitters gehoord dat er vragen om uitleg worden gesteld waarbij enkel de vraagsteller, de voorzitter en de minister aanwezig zijn. Vragen om uitleg zijn niet

informatief: ze moeten van voldoende zwaarwichtig belang zijn en moeten aanleiding geven tot discussie.

Het incident is gesloten.

■

BIJLAGE

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het integriteitsbeleid binnen de Vlaamse administraties:

- **Welke initiatieven werden er sinds het verschijnen van de Interne Audit bij AWV Oost-Vlaanderen (december 2004) reeds genomen met betrekking tot het uitwerken van een adequaat integriteitsbeleid bij AWV en andere Vlaamse administraties? (Deckmyn)**

Binnen AWV zijn sinds 2005, onder meer in opvolging van de auditrapporten, reeds heel wat initiatieven genomen m.b.t. het uitwerken en implementeren van een adequaat integriteitsbeleid. Hieronder wordt een overzicht gegeven van de verschillende initiatieven:

- Op 28/11/2005 werd een eerste vormingsdag georganiseerd voor 25 ambtenaren binnen de afdeling Wegen en Verkeer Oost-Vlaanderen m.b.t. integriteit.
- Eind 2006 en begin 2007 werd – op basis van de ervaringen opgedaan op bovenvermelde eerste studiedag – een op de specifieke behoeften van AWV afgestemde eendaagse opleiding rond integriteit gegeven aan 515 ambtenaren van het Agentschap, verspreid over 14 groepen. Dit betekent dat 30% van het totaal aantal ambtenaren van dit Agentschap deze opleiding gevolgd hebben. De opleiding richtte zich tot alle ambtenaren die uit hoofde van hun functie met aannemers in contact komen (projectleiders, werfleiders, werfcontroleurs, districtschefs, wegentoezichters, boekhouders, ...).
- Eind maart 2008 werd met het agentschap de beheersovereenkomst (periode 2008-2010) afgesloten. Hierin werd een clausule rond integriteit opgenomen die stelt dat 'het agentschap zich engageert om binnen de termijn van deze beheersovereenkomst de nodige inspanningen te leveren om bij alle personeelsleden de kennis van de vernieuwde deontologische code te vergroten via opleiding en hierdoor ook de toepassing te faciliteren'.
- In mei 2009 werd intern een dienstorder verspreid (MOW/AWV/2009/8) rond onverenigbaarheden, cumulatie van beroepsactiviteiten en familiale banden tussen bestuur en contractanten, waarbij hieromtrent o.a. een meldingsplicht ingevoerd werd.
- Op dit moment loopt een interne en voor AWV op maat uitgewerkte opleiding rond 'de wetgeving overheidsopdrachten'. Deze opleiding is verplicht voor alle nieuwe in dienst tredende universitair geschoolden en wordt tevens aangeboden als opfrissingcursus voor de huidige personeelsleden. In het bestek werd een bepaling opgenomen die stelt dat de opleiding o.a. oog moet hebben voor de bepalingen in de wetgeving die verband houden met mogelijke integriteitschendingen.
- Eind 2009 zal een nieuwe bevraging georganiseerd worden naar de personeelsleden van AWV toe om te bekijken

welke bijkomende noden aan integriteitstrainingen er nog moeten ingevuld worden.

- Tegen eind 2010 dient AWV in het kader van de uitvoering van het kaderdecreet Beter Bestuurlijk Beleid een systeem van interne controle uit te bouwen en te documenteren. Hiertoe worden alle mogelijke risico's opgelijst en beheersmaatregelen uitgewerkt. Dit proces is momenteel lopende.

- **Welk beleid wordt er gevoerd ten opzichte van ontslagnemende leidinggevende ambtenaren? Kunnen deze ambtenaren zomaar overstappen naar aannemers die contracten afsluiten met bvb AWV? (Deckmyn)**

Ten aanzien van ontslagnemende ambtenaren werd op 6 juli 2006 een omzendbrief uitgevaardigd, die het draaideurprincipe introduceert bij de Vlaamse overheid. Deze omzendbrief is onder meer van toepassing op de personeelsleden van de departementen, IVA's en EVA's die in uitvoering van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid werden opgericht. Ook de leden van het secretariaat van strategische adviesraden en het personeel van de administratieve diensten van de Raad van het Gemeenschapsonderwijs vallen onder deze omzendbrief.

In de omzendbrief komen twee punten aan bod:

- Voor functies die 'kwetsbaarder' zijn op het vlak van integriteit (bijvoorbeeld het toekennen van vergunningen, opzetten van publiek-private constructies, goedkeuren van subsidiedossiers, controlefuncties) gelden specifieke maatregelen. Zo moet er een verplicht vormingsprogramma rond integriteit worden opgezet. Ook moeten preventieve systemen zoveel mogelijk worden ingevoerd zoals de dubbele handtekening (o.a. gunningen en grote facturen moeten door twee ipv één ambtenaar worden getekend) en de functierotatie (wie bvb. vergunningen behandelt voor een bepaalde streek, krijgt na verloop van tijd een andere regio toegewezen).
- Een voormalig ambtenaar mag twee jaar na zijn vertrek uit de administratie niet ingehuurd worden door de entiteit waar hij heeft gewerkt (een zogenaamde 'draaideurconstructie'). Zo mag een ingenieur van de administratie overheidsgebouwen die een aannemersbedrijf opstart, 2 jaar lang geen bouwopdrachten krijgen van zijn vroegere collega's.

- **Wordt er niet steeds bij elke functiebeschrijving voor Vlaamse ambtenaren een integriteitsclausule voorzien? Zo neen, waarom niet? (Deckmyn)**

De Vlaamse overheid beschikt over twee verschillende instrumenten met betrekking tot integriteit. Enerzijds is er de deontologische code en anderzijds het integriteitsbeleid. De code en het integriteitsbeleid komen ook aan bod bij diverse vormingsmomenten, zowel tijdens de in-

diensttreding als in de loop van de carrière bij de Vlaamse overheid.

Op 6 juli 2006 keurde de Vlaamse Regering een omzending over de deontologische code voor de ambtenaar goed. Deze omzending geldt voor alle personeelsleden en managers van de departementen, IVA's en EVA's die in uitvoering van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid werden opgericht. De deontologische code is ook van toepassing op de leden van het secretariaat van strategische adviesraden (zoals bepaald in het decreet van 18 juli 2003 tot regeling van de strategische adviesraden) en het personeel van de administratieve diensten van de Raad van het Gemeenschaps-onderwijs (valt binnen het toepassingsgebied van het raamstatuut). Over deze deontologische code werden in de verschillende agentschappen en departementen vormingsmomenten georganiseerd. Ze maakt tevens deel uit van de vorming die elk indiensttredend ambtenaar dient te volgen bij de indiensttreding.

Wat de functiebeschrijving betref heeft de Vlaamse overheid heeft voor al haar personeelsleden 4 waardegebonden competenties naar voor geschoven: voortdurend verbeteren, klantgerichtheid, samenwerken en betrouwbaarheid. De opname van deze 4 waardegebonden competenties in de functiebeschrijvingen is legio. Voor de competentie 'betrouwbaarheid' gaat dit rond het 'handelen vanuit de codes van integriteit, zorgvuldigheid, objectiviteit, gelijke behandeling, correctheid en transparantie uitgaande van de basisregels, sociale en ethische normen (diversiteit, milieuzorg ...), afspraken nakomen en zijn verantwoordelijkheid opnemen'. Wat dit inhoudt, wordt aan de functiehouders meegedeeld op voormelde vormingsmomenten.

■