

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C70 – OPE6**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 10 december 2009

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke schadeclaims van bouwheer Noriant indien de Lange Wapper er niet zou komen	3
Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Gewestelijk Expresnet (GEN)	5
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stakingsaanzegging bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn	9
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van vrachttrams	10

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mogelijke schadeclaims van bouwheer Noriant indien de Lange Wapper er niet zou komen

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, voorzitter, geachte collega's, u weet dat het voorstel voor een onderzoekscommissie over de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) niet is goedgekeurd door de plenaire vergadering en dat ik mijn vraag maar in de commissie moest stellen.

Zowel Vlaams minister-president Peeters, voormalig minister Van Mechelen en BAM-baas Karel Vinck hebben al laten weten dat bouwconcern Noriant torenhoge schadeclaims zal eisen als het tracé met de Lange Wapperbrug het uiteindelijk niet haalt. Noriant werkt al sinds 2005 aan de Oosterweelverbinding. Als het consortium de brug uiteindelijk niet mag bouwen, valt te verwachten dat het daar een financiële tegemoetkoming voor zal eisen. Noriant eiste onlangs liefst 10 miljoen euro van een groep Antwerpenaren die samen met Groen! de bouwaanvraag voor de Lange Wapper wilden laten schorsen.

In het Vlaams Parlement werd de voorbije jaren al verschillende keren gevraagd hoe BAM zich wil beschermen tegen mogelijke schadeclaims. In november vorig jaar herhaalde het Rekenhof die vraag. In zijn commentaar bij de elfde voortgangsrapportage in het Vlaams Parlement drong het Rekenhof er bij BAM op aan om alvast een voorcontract te sluiten met Noriant. Dat zou bepalen wat er van Noriant verwacht wordt in afwachting van de definitieve contractsluiting. Een voorcontract zou ook – en vooral – het afbreukrisico bepalen. Ik citeer uit het verslag van het Rekenhof: “Het voorcontract zou op die manier mogelijke schadeclaims ten aanzien van de nv BAM beperken.”

Op 3 oktober 2009 verscheen in De Morgen een artikel met als titel: “BAM verzuimde om risico op schadeclaims te beperken.” De titel vertolkte het oordeel van het Rekenhof in een brief aan het Vlaams Parlement. De brief stelt: “Het Rekenhof deelt u mee dat de aanbestedingsprocedure tot op vandaag niet is uitgemond in een definitieve contractsluiting. De procedure is evenmin stopgezet. Voor zover bekend, is het voorcontract tussen BAM en de voorkeurbieder nog steeds niet gesloten.”

Volgens BAM is er wel een voorcontract met Noriant, in de vorm van een zogenaamde ‘onderhandelingsleidraad’. In die leidraad zijn voorlopig twee schadevergoedingen opgenomen. Als Noriant de Lange Wapperbrug uiteindelijk niet mag bouwen, heeft het recht op 500.000 euro voor het indienen van een best and final offer (BAFO) en 800.000 euro voor het indienen van een geaccepteerde bouwvergunningsaanvraag. Die beide fases zijn ondertussen voorbij. Noriant heeft dus recht op 1,3 miljoen euro als de Lange Wapper sneuvelt. De woordvoerder van BAM stelt echter: “Noriant zal uiteraard niet akkoord gaan met die bedragen en schadeclaims indienen.”

Er heerst dus heel wat verwarring. Ik heb dan ook volgende vragen. Is er een voorcontract of een contract tussen BAM en Noriant? Zo ja, wat is daarvan de inhoud en kan die ter beschikking worden gesteld van het Vlaams Parlement? Zo neen, waarom werd het advies van het Rekenhof niet gevolgd?

Welke clausules zijn eventueel opgenomen met betrekking tot mogelijke schadeclaims door Noriant ten opzichte van de BAM? Over welke bedragen gaat het en onder welke voorwaarden en omstandigheden zijn deze verschuldigd? Het interesseert me vooral of het gaat om een vergoeding van het negatieve contractsbelang, zijnde de vervangingsschade, of van het positieve contractsbelang. In simpele mensentermen: krijg je een vergoeding alsof het contract nooit had bestaan of krijg je een vergoeding alsof het contract zou zijn uitgevoerd? In het eerste geval zouden we wel eens met die 1,3 miljoen euro kunnen thuiskomen. In het

andere geval schat ik dat 10 percent op de totale som niet overdreven is, en dan praten we over 280 miljoen euro.

Heeft de Vlaamse Regering als opdrachtgever van BAM stappen ondernomen om de uitvoering van het Rekenhofadvies aan BAM te laten gebeuren? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, minister, geachte collega's, ik deel natuurlijk de bekommernis van de heer Vereeck. Ik heb die vraag ook gesteld in de laatste hoorzitting over BAM met de mensen van BAM. Ik heb toen gevraagd of het BAM-management zich voldoende heeft verzekerd van vrijwaring van claims. Is er een overeenkomst of een bevestiging dat alles wat er gebeurt, nog steeds vrijblijvend is, zonder kosten, zonder recht op eventuele schadevergoedingen en -claims? Wordt de passage uit het bestek, namelijk "De opdrachtgever behoudt zich het recht voor de procedure te allen tijde te beëindigen. Het afbreken van de procedure geeft de bidders geen ander recht dan desgevallend het recht op een kostenvergoeding.", op een of andere manier overruled door andere overeenkomsten?

Ik wil u het antwoord van het BAM-management niet onthouden. Het BAM-management antwoordde toen: "De zinsnede die wordt aangehaald door Bart Martens, staat inderdaad in het bestek en wordt niet tegengesproken door andere besteksteksten of overeenkomsten. Dit zal de betrokken aannemer er wellicht niet van weerhouden om zijn werkelijke kosten en winstderving die hij meent gehad te hebben tijdens de ganse periode van de aanduiding tot voorkeursbieder in 2006 tot op de dag van de mogelijke beëindiging van de procedures, ten opzichte van BAM te vorderen. Of hij gelijk krijgt of niet, hangt af van de uitspraak van de rechtbank." Het gaat hier dus wel degelijk om de studiekosten, bij wijze van spreken, die worden gemaakt.

Ik was destijds gerustgesteld door dit antwoord. Maar er hebben mij berichten bereikt dat er in de nacht van 3 op 4 maart door de raad van bestuur een of ander besluit zou zijn genomen waarop Noriant zich zou kunnen beroepen om bepaalde schadeclaims te vorderen.

Minister, kunt u enige opheldering geven?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb eigenlijk identiek dezelfde vraag gekregen als de schriftelijke vraag van de heer Dirk Peeters van 24 juli 2009. Ik heb daar ook een schriftelijk antwoord op gegeven dat intussen zeker publiek terug te vinden is.

Mijnheer Martens, ik zou ook kunnen verwijzen naar het antwoord dat u hebt gekregen.

Door de beslissing van de raad van bestuur van 21 december 2007 werd Noriant in het kader van de onderhandelingsprocedure voor het DB(f)M-contract aangesteld als voorkeursbieder. De onderhandelingsprocedure bevindt zich nog steeds in het stadium van de finale contractbesprekingen. Mijnheer Vereeck, er werd met andere woorden nog geen DB(f)M-contract afgesloten in dit dossier.

Wel zijn er op 3 maart 2009 een aantal afspraken vastgelegd in een zogenaamd Design Sign-Off (DSO). Vanuit procedureel oogpunt moet DSO worden beschouwd als een onderhandelingsdocument binnen het kader van de contractbesprekingen. DSO betekent niet dat er een gunning is van de opdracht aan Noriant. DSO houdt voor BAM evenmin de verplichting in om de opdracht daadwerkelijk te gunnen.

De 'preferred bidder' of de voorkeursbieder is de kandidaat die op grond van de gunningscriteria die zijn vastgelegd in de Leidraad Onderhandelingsprocedure, in de 'Best and Final Offer' (BAFO) de economisch meest voordelige offerte heeft ingediend.

De aanduiding als voorkeursbieder betekent dat met deze kandidaat de finale contractbesprekingen mogen worden gevoerd. Tevens houdt de aanduiding als voorkeursbieder de

verplichting in voor de voorkeursbieder om over te gaan tot het opstellen van de nodige bouw- en milieuaanvraagdossiers. De aanduiding impliceert geen goedkeuring van de BAFO als contractdocument, noch een verbintenis of verplichting in hoofde van BAM om de opdracht aan Noriant te gunnen.

U weet dat er een leidraad bestaat voor de onderhandelingsprocedure waarbij is voorzien in een dubbele kostenvergoeding. De eerste kostenvoorziening bedraagt 500.000 euro, exclusief btw, voor elk van de bidders die een met de vraagspecificatie volledige, regelmatige en conforme BAFO heeft ingediend, maar aan wie de opdracht uiteindelijk niet wordt gegund. De opdracht is ook vandaag nog altijd niet gegund. Daarnaast voorziet de leidraad ook in een kostenvergoeding van 800.000 euro voor de bidder die tijdig de volledig en ontvankelijke bouw- en milieuvergunningaanvraagdossiers heeft ingediend, maar aan wie de opdracht niet wordt gegund.

De leidraad bepaalt verder dat het afbreken van de procedure de bidders geen ander recht geeft dan desgevallend het recht op een kostenvergoeding overeenkomstig de Leidraad Onderhandelingsprocedure. Ingevolge die leidraad kan er bij een gebeurlijke stopzetting van de onderhandelingsprocedure aanspraak worden gemaakt op twee posten, zoals ik daarnet hebt uiteengezet..

Er zijn geen bijkomende financiële rechten overeengekomen.

Er ligt vandaag geen schadeclaim voor. De heer Martens heeft geciteerd uit het verslag. Ik heb me ook geïnformeerd. Als iemand meent aanspraken te kunnen laten gelden die ruimer zijn dan voorzien, betekent dit niet dat er altijd een procedure kan worden ingesteld. Het zal uiteraard de rechtbank zijn die daar uitspraak over zal doen. Vandaag moet ik me houden aan het kader en aan de leidraad zoals die zijn bepaald.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, noch BAM, noch uzelf als vertegenwoordiger van de regering heeft het advies van het Rekenhof ter harte genomen. Er is met andere woorden geen echt voorcontract. Er is dus niets bepaald. U schudt neen. Is mijn interpretatie verkeerd?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vereeck, het Rekenhof heeft een aantal suggesties gedaan, maar heeft de biedingsleidraad wel aanvaard. Ik zie dan ook het probleem niet.

De heer Lode Vereeck: Het probleem is dat het Rekenhof volgens de informatie waar ik over beschik, aanraadt dat er een voorcontract zou zijn om op die manier alle mogelijke schadeclaims van BAM te beperken. Tegelijkertijd zegt het Rekenhof dat dit voorcontract tot op heden nog ontbreekt, tenzij u dat voorcontract ook al die onderhandelingsleidraad beschouwt.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, die vraag is inderdaad ook gesteld door de heer Peeters. De minister heeft nu hetzelfde antwoord gegeven als op die schriftelijke vraag. Het is de bedoeling dat de dienst Schriftelijke Vragen wordt overgeheveld naar de directie Decreetgeving. In de toekomst zal er een toetsing zijn en zult u worden doorverwezen.

Verder raad ik u aan om de voortgangsrapportages van BAM te lezen. Er zijn al heel wat vragen gesteld over die voorcontracten. U zou daar ook veel opheldering vinden over de mening van het Rekenhof. U kunt die raadplegen op intranet.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Tom Dehaene tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Gewestelijk Expresnet (GEN)

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Voorzitter, minister, twintig jaar geleden zette ik mijn eerste stappen in de politiek. Toen al werd ik geconfronteerd met dit dossier. Ik meende toen al dat dit net een oplossing kon bieden voor de grote mobiliteitsproblemen in de Rand rond Brussel.

In 1992 werd een politiek akkoord bereikt. Toen werd 2008 naar voren geschoven als datum waarop dit net gerealiseerd zou zijn. Ondertussen zijn we alweer bijna twee jaar verder. Ik heb vernomen dat de einddatum verschoven is naar 2015. Nadat mijn vraag was ingediend, hoorde ik dat er een tussentijds scenario is naar 2015 en dat men voor de volledige realisatie kijkt naar 2030.

Dat er een serieuze mobiliteitsknoop zit rond Brussel moet ik u niet uitleggen. In de beleidsnota van minister Bourgeois lezen we dat het aantal treinreizigers in de Rand sinds 1998 met 32 percent is toegenomen, in de rest van Vlaanderen met 9 percent en in het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest 19 percent. Dat onderstreept nog maar eens de nood aan extra capaciteit op de invalswegen en -sporen naar Brussel.

Ik heb er alle begrip voor dat dit een moeilijk dossier is omdat er verschillende actoren bij betrokken zijn: niet alleen de drie gewesten, ook vier vervoersmaatschappijen en alle gemeentebesturen. Dat zorgt voor een aantal knelpunten. Zo blijkt de NMBS tegen extra stoptreinen te zijn. Ik heb de indruk dat Vlaams-Brabant er niet altijd in slaagt om de problematiek hoog op de agenda te krijgen. Kijk maar naar het verschil met Antwerpen, hoewel ze daar ook nog geen viaduct hebben. Brussel is eerder geneigd om verschillende extra stops in de stad te creëren. De verschillende belangen van alle betrokkenen maakt het dossier extra moeilijk.

Er bestaat sinds 2006 nochtans een wettelijke basis voor het GEN. In het regeerakkoord lezen we op pagina 42 dat er samen met het regionet Brabant-Brussel werk zal worden gemaakt van het GEN. Ook het Waals regeerakkoord en de beheersovereenkomst van de NMBS hebben aandacht voor het GEN. Men zou kunnen verwachten dat er volop werk van wordt gemaakt. Ik vind het jammer dat de datum telkens weer wordt opgeschoven. Er zit weinig schot in de zaak. Vandaag zijn er in het Brusselse wel twee nieuwe treinstations geopend die in het GEN passen. Blijkbaar is er enkele weken geleden een akkoord afgesloten over het betalingssysteem MOBIB. Daar is veel tijd over gegaan.

Wat is uw houding tegenover het GEN, minister? Waar zitten volgens u de problemen om een snelle realisatie te bewerkstelligen? Wat is de verdere timing? Wat wilt u deze legislatuur realiseren? Op welke manier wilt u de andere overheden en partners hierbij betrekken? Klopt het dat er een akkoord bestaat over het betaalsysteem MOBIB?

Ik heb nog een bijkomende vraag, maar ik begrijp het als u daar niet kunt op antwoorden. Er was over de exploitatiekosten een akkoord van 144 miljoen euro tot 2010. We zijn bijna 2010. Zijn er al akkoorden over de tekorten aan exploitatiekosten na 2010? Hoe wilt u die verdelen?

De heer Jan Peumans: Minister, hierover zijn in de vorige legislatuur heel veel vragen gesteld. Er is nog altijd een samenwerkingsakkoord over het GEN. Kunt u, eventueel later, eens een stand van zaken geven? Er zou een uitgebreid verplaatsingsonderzoek plaatsvinden. Er zijn nog een heleboel andere afspraken gemaakt. Aan voormalig minister Van Brempt heb ik één keer een vraag gesteld. Dit is een moeizaam proces.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Over de behoefte aan een Gewestelijk Expresnet wordt al lang gepraat. Ik heb een overzicht mee van de stand van zaken, voorzitter. In 1999 is formeel door de interministeriële conferentie besloten een voorstadsnet rond Brussel te realiseren. De samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en de gewesten werd op 4 april 2003 ondertekend.

Ik zal niet ontkennen dat de noden op vlak van mobiliteit in de Vlaamse Rand rond Brussel bijzonder hoog zijn. Deze regio heeft te maken met toenemende verkeersdruk die niet alleen door verbeteringen van het wegennet kan worden weggenomen. Nergens in Vlaanderen is de congestie zo groot als in de Vlaamse Rand rond Brussel, hoewel er rond Gent ook zoiets aan het ontstaan is. Een snel voorstedelijk openbaar vervoersnetwerk is nodig om de mobiliteit een spreekwoordelijke tweede adem te geven. De bedoeling van het GEN is bij te dragen tot een hogere leefbaarheid van de stad en de Rand, een wezenlijke bijdrage te leveren tot een meer duurzaam vervoerssysteem en de bereikbaarheid van alle attractiepolen van stad en platteland te garanderen, zonder de IC/IR-kwaliteit in het gedrang te brengen. Het GEN moet de modale verschuiving van de auto naar het gemeenschappelijk vervoer – daar is al veel over gepraat – begunstigen en het marktaandeel van het openbaar vervoer in de GEN-zone verhogen door de verbetering van het openbaarvervoersaanbod, een geïntegreerde dienstverlening en een aantal begeleidende maatregelen.

Mijnheer Dehaene, in het regeerakkoord staat dat we de openbarevervoersnetten in de voorsteden zullen versterken, dat we zullen zorgen voor een snelle uitvoering van het regionet Brabant-Brussel en dat we dit zullen afstemmen op het GEN. Vorig week was ik op bezoek bij De Lijn Vlaams-Brabant en ik heb daar een uitvoerige toelichting gekregen bij alle ontwikkelingen die op stapel staan. Er moet inderdaad een moeilijke klik worden gemaakt om de plannen van het GEN en van De Lijn goed samen te laten sporen – een mooi woord in dit verband. In de beleidsnota wordt gesteld dat wij er bij de federale overheid zullen op aandringen om het GEN-akkoord van 4 april 2003 absoluut uit te voeren, laat daar geen discussie over bestaan.

Initieel was de grootste uitdaging voor de realisatie van het GEN de uitbreiding van de spoorcapaciteit op de spoorverbindingen van en naar Brussel. De meeste spoorverbindingen tussen Vlaanderen en Brussel zijn ondertussen op vier sporen gebracht, dat is al het geval op de verbindingen tussen Brussel en Leuven, tussen Brussel en Mechelen en tussen Brussel en Halle. De werken om de spoorverbinding tussen Brussel en Denderleeuw op vier sporen te brengen en de werken aan Diabolo in Zaventem, lopen op dit moment. De mensen die nog niet op bezoek zijn geweest bij Diabolo, raad ik dat ten eerste aan, want het is spectaculair om te zien. Op de lijnen waar er al vier sporen liggen, is er geen reden om niet nu al het treinaanbod, waarin voorzien is in het GEN-akkoord, te realiseren. Het is er en dus is dit perfect mogelijk.

In het akkoord over het GEN is overeengekomen om in spitsperiodes vier treinen per uur te realiseren en in de daluren een halfuurfrequentie aan te bieden. Voor andere lijnen is de uitbreiding tot vier sporen aan de gang of wordt erin voorzien tegen 2016. Vanaf eind 2016 zouden alle huidige spoorwegwerven klaar zijn en is de capaciteit op het spoorwegnet rond Brussel maximaal uitgebreid.

De uitbreiding van de spoorcapaciteit vormt dus niet echt het probleem. Wel blijven er problemen bestaan in verband met de beperkte capaciteit van de noord-zuidverbinding in Brussel. Ook is er een probleem met een voldoende aantal rytuigen en met de financiering van de exploitatiekosten voor het realiseren van de frequenties zoals ze werden gepland in het GEN-akkoord. Momenteel ligt er een studie voor waarbij het aantal treinen door de noord-zuidas afwijkt van het akkoord van 2003. Het is misschien nuttig dat ik daarover wat meer informatie bezorg aan de commissie.

Vanuit de stelling dat de noord-zuidverbinding dicht tegen haar verzadigingspunt zit, wordt gesuggereerd om de GEN-lijnen af te leiden naar de lijnen 28, via het Weststation, of 26, via Schuman. De vraag is alleen of de reizigers in de GEN-zone dit als een volwaardig alternatief zullen willen bekijken. Misschien moet er ook worden gedacht aan een uitbreiding van het aantal sporen of aan een modernisering van het veiligheidssysteem. Op dit ogenblik is er een interval van drie minuten tussen twee treinen ter hoogte het station van Brussel-Centraal op de noord-zuidverbinding. Een ander veiligheidssysteem zou de intervaltijd kunnen verlagen,

zodat de capaciteit van de noord-zuidverbinding kan worden verhoogd. We moeten dus zoeken naar creatieve oplossingen.

Daarnaast is het van belang dat er meteen in voldoende rijtuigen wordt voorzien om op alle lijnen met hetzelfde materieel te kunnen rijden. Om tijdens de spitsuren op alle GEN-lijnen om het kwartier te kunnen rijden, zijn er nog een pak extra treinstellen nodig. De raad van bestuur van de NMBS besliste op 11 april 2008 om 305 elektrische motorstellen aan te kopen. 95 van die stellen zijn specifiek bedoeld voor het GEN.

Ten slotte is er ook de onzekerheid over de financiering van de bijkomende exploitatiekosten die de verhoogde frequenties van het GEN met zich meebrengen. Tot hier een lijst van de bestaande knelpunten.

Zoals u weet, staat in het regeerakkoord dat we een uitvoering wensen van de GEN-akkoorden van 4 april 2003. Ik verwacht een stapsgewijze verbetering van het openbaarvervoersaanbod in de GEN-zone van de openbaarvervoersmaatschappijen. Dit betekent dat de NMBS het treinaanbod op de GEN-lijnen tussen Vlaanderen en Brussel moet verhogen en dat De Lijn de missing links in het GEN-netwerk invult. Wat het overleg met de NMBS betreft, weet u dat er een wijziging is gekomen. Ik hoop dat er heel spoedig overleg kan worden gepleegd, net zoals dat in het verleden is gebeurd.

De overlegstructuren zoals bepaald in het GEN-akkoord, moeten garant staan voor de samenwerking tussen de overheden en de openbaarvervoersmaatschappijen. Voor de algemene coördinatie bestaat het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM). Voor de strategische en tactische coördinatie bestaat er een stuurgroep, waarin zowel de kabinetten van de ministers van mobiliteit zetelen, als de administraties van mobiliteit als de openbaarvervoeroperatoren. Ten slotte is er nog de operationele groep waar overleg wordt gepleegd tussen de directeurs van de vier openbaarvervoeroperatoren. Ik moet wel zeggen dat het overleg aan het intensifiëren is, ik voel dat het opnieuw efficiënt verloopt.

U weet dat in 2006 alle Belgische openbaarvervoersmaatschappijen beslist hebben om een eengemaakt ticket in te voeren. Het zou de vorm hebben van een interoperabele smartcard, die de reiziger toegang verschaft tot het gehele openbaarvervoersnet in België. In dat schema heeft elke openbaarvervoeroperator zijn eigen registratie- en ticketingsysteem waarbij kaarten, uitgegeven door elke individuele operator, zullen worden aanvaard door het systeem van elke andere operator. Daartoe zal elke operator de Belgische MOBIB-technologie-standaard implementeren.

Een tijdje geleden heb ik al geantwoord op een vraag om uitleg hierover, en toen heb ik een stand van zaken gegeven. De Brusselse regering heeft gisteren laten weten dat het ook daar op de ministerraad werd goedgekeurd. Bij ons komt het eerstdaags op de agenda omdat De Lijn nog maar vorige week of de week daarvoor, het licht op groen heeft gezet voor dit akkoord. Al die akkoorden leiden tot de oprichting van het gemeenschappelijke platform Belgian Mobility Card, dat de invoering van de interoperabele ticketing en de smartcard zal coördineren. Ik verwacht dat de laatste goedkeuring binnenkort binnenloopt. Ik denk dat alles tegen eind 2009 of begin 2010 binnen zal zijn. Dat betekent dat de vennootschappen begin 2010 hun activiteiten zullen kunnen starten. Het is een noodzakelijke, maar goede evolutie.

Op uw zesde vraag, over de exploitatie na 2010, zullen we een schriftelijk antwoord bezorgen.

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik zal haar antwoord nog eens doornemen. Ze bracht het in sneltempo. Doorgaans neem ik aan de vergaderingen in de commissie voor Welzijn deel, waar minister Vandeurzen het woord neemt en niet zo snel spreekt.

Het is belangrijk dat we blijven aandringen op een snelle realisatie. Aangezien de infrastructuur er is, begrijp ik niet waarom niet meer treinen, toestellen en wagons worden ingezet. Zo bestaat de stoptrein die tijdens de spits in Mechelen vertrekt uit twee of drie wagonnetjes. Misschien kunnen we de NMBS het signaal geven dat de infrastructuur die er toch is, als teken van goodwill best kan worden ingezet, zodat het comfort toch al wat toeneemt. Het probleem is wel dat alle alternatieve wegen ook dichtslibben. De maatschappelijke druk wordt steeds groter.

Ik heb daarom een bijkomende vraag. Acht de minister het aangewezen om er bij de NMBS op aan te dringen om de frequentie te verhogen zodra de infrastructuur er is, of toch tenminste het aantal ingezette wagonnetjes te verhogen?

Minister Hilde Crevits: Ja, dat is echt de bedoeling.

De voorzitter: Ik veronderstel dat u wel een goed resultaat zult bereiken als u met de heren Descheemaeker, Haeck en Lallemand overlegt.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stakingsaanzegging bij de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, collega's, de discussie is gevoerd. Er was twijfel of de bestuurders shifts van elkaar overnamen zonder of met medeweten van de directie. Uitspraken van de woordvoerster en de vakbonden lieten uitschijnen dat de directie van De Lijn de ogen dichtkneep. Er zouden straffen zijn uitgevaardigd, wat logisch is, want de rij- en rusttijden moeten worden gerespecteerd. Inmiddels is een stakingsaanzegging ingediend, maar op dat vlak is mijn vraag wat gedateerd, omdat ze wegens de drukke commissiewerkzaamheden niet eerder kon worden behandeld.

Ik heb toch enkele vragen ten gronde. Klopt het dat de sancties die aan de chauffeurs zijn opgelegd, afwijken van eerder gemaakte afspraken tussen de directie en de vakbonden? Is de houding van de directie wel verzoenbaar met de uitspraken van de vakbonden die aantonen dat het wisselen van diensten een gangbare praktijk was, en gebeurde met medeweten van diezelfde directie? Blijkbaar stond de directie de praktijk toe en moedigde ze die zelfs aan.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, de sancties waarover u spreekt, wijken niet af van eerder gemaakte afspraken tussen directie en de vakbonden. De strafmaatregelen bij De Lijn worden uitgevoerd met respect voor het arbeidsreglement, en zo hoort het. De mogelijke sancties zijn: de schriftelijke opmerking, de schriftelijke berisping – wellicht wordt een andere formule gebruikt dan bij de opmerking –, de dienstschorsing voor een periode van een tot acht dagen, de vermindering of het verlies van anciënniteit, de tijdelijke of definitieve overplaatsing naar een andere dienst met loonverlies, het ontslag met opzegging en/of de uitbetaling van een verbrekingsvergoeding en het ontslag wegens dringende redenen.

De afspraken waarover het ACLVB van de regio Gent het heeft, passen in een interne regeling die beoogt om in de verschillende regio's van de entiteit Oost-Vlaanderen voor gelijkaardige feiten dezelfde strafmaten toe te passen. Het is dan ook in functie van de beoordeling van de concrete feiten dat door de verantwoordelijken een strafmaat voorgesteld wordt, wat in overeenstemming is met de tuchtmaatregelen die ik eerder heb opgesomd en die zijn opgenomen in het arbeidsreglement.

De directie is in een schrijven van 30 juni 2009 door de sociale controleur van de FOD Werkgelegenheid, Arbeid en Sociaal Overleg op de hoogte gesteld van de resultaten van een

inspectiebezoek dat plaatsvond in de loop van de maand juni 2009. De directie van de entiteit Oost-Vlaanderen heeft verklaard dat zij voor de ontvangst van dit schrijven niet op de hoogte was van de vastgestelde feiten. Uit een onderzoek op basis van een steekproef bleek dat er inderdaad afwijkingen voorkwamen op de voorziene uurregelingen. Onmiddellijk werden toen bijkomende interne en externe audits uitgevoerd om de omvang van het probleem zo vlug mogelijk te kunnen vaststellen. Hierover werden in samenkomsten met de verschillende werknemersorganisaties in juli en augustus 2009 verfijnde afspraken en regels vastgelegd. Het is pas nadat deze nieuwe regels verschillende malen aan het personeel kenbaar waren gemaakt, dat sanctionerend werd opgetreden tegen die medewerkers, die niet volgens deze nieuwe regels handelden. Het is allemaal trapsgewijs verlopen.

Er was een stakingsaanzegging zoals gepland binnen de hiervoor geldende CAO. Er werd heel snel een syndicaal onderhoud georganiseerd. Dit overleg vond plaats op 10 november 2009 en bestond uit de bespreking van de nodige afspraken tot beëindiging van de stakingsaanzegging.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van vrachttrams

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Minister, op 14 maart 2006 stelde ik een vraag om uitleg aan voormalig minister Van Brempt, onder meer bevoegd voor Mobiliteit, over het gebruik van zogenaamde vrachttrams in steden. Het gaat over een proefproject in Amsterdam waarbij speciaal ontworpen vrachttrams goederen opladen in vier distributiecentra en die via bestaande tramsporen naar verdeelplaatsen in de stad brengen. Daar zullen een 400-tal elektrische wagentjes worden ingezet om de goederen naar hun uiteindelijke bestemming te brengen. In Zürich, Dresden en Wenen worden goederen al per tram vervoerd naar het centrum van de stad.

De invoering van een dergelijk systeem zou uiteraard enkele kosten met zich meebrengen – het gratisverhaal van Steve Stevaert is allang voorbij. We zouden in distributiecentra en in goederentransporten moeten investeren. Het stadsbestuur van Amsterdam is ervan overtuigd dat het eigenlijk om een relatief goedkoop project gaat. Het zou naar schatting ongeveer 150 miljoen euro kosten. In ruil voor de investering van dit bedrag zou het mogelijk worden om de helft van de 5000 dagelijks door de stad rijdende vrachtwagens te weren.

Voormalig minister Van Brempt antwoordde toen dat zij enthousiast was om dit systeem verder te onderzoeken en dat zijzelf en toenmalig Brussels minister Smet de initiatiefnemers hadden gevraagd om de initiatieven die in Amsterdam zullen worden ontwikkeld, uitgebreid te komen toelichten.

Mevrouw de minister, staat u, zoals destijds minister Van Brempt, achter het idee van de zogenaamde vrachttrams in steden? Welke initiatieven hebt u ondernomen om dit project van het Amsterdams stadsbestuur verder te onderzoeken? Kan een dergelijk systeem ook in Vlaanderen worden ingevoerd? Is dit technisch en financieel haalbaar? Of staan ook hier tussen droom en daad wetten en praktische bezwaren in de weg?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Huybrechts, laat me duidelijk zijn, ik ben absoluut een fan van het concept van duurzaam en milieuvriendelijk transport. De inzet van een tram voor vrachtvervoer is een mogelijkheid. De haalbaarheid en de mogelijkheden van een dergelijke opzet, waarvan de duurzaamheidswaarde op zich niet kan worden ontkend, moeten duidelijk geanalyseerd worden om te zien welke meerwaarde ze kan bieden. De Vlaamse Regering kan

hierbij een ondersteunende of faciliterende rol vervullen. Netwerkoperatoren, zoals De Lijn, komen ad hoc aan bod.

Recent werd een voorstudie uitgevoerd door het Steunpunt Goederenstromen waarin onder andere mogelijke projecten rond stedelijke distributie werden bekeken en voorbeelden uit het buitenland werden geanalyseerd. Ook projecten rond het inzetten van vrachtrams werden hierin opgenomen.

De Lijn heeft begin 2009 geïnformeerd naar de stand van zaken van het Amsterdamse pilootproject 'City Cargo'. Het concept van de vrachtram werd om een aantal redenen, zoals blijkt uit de voorstudie, niet opgenomen in de beleidsnota. Voorbeelden in het buitenland duiden op een moeilijke implementatie van het concept. Er zijn onder meer problemen met de afstemming en vertrouwelijkheid gekoppeld aan gemeenschappelijk goederenvervoer. Er is sterke financiële steun nodig vanuit de overheid, en soms zijn er tegengestelde belangen van het betrokken stadsbestuur, de verenigde groothandelaars, de verenigde detailhandelaars en de logistieke bedrijven. Dat is niet alleen zo op lokaal niveau, maar in sommige gevallen ook op Europees niveau.

In het kader van Flanders Logistics kan eventueel worden overwogen om hier verder onderzoek aan te besteden. Dat zou kunnen resulteren in pilootprojecten en een beter zicht over de mate waarin demonstratie-initiatieven tot een voldoende gedragen marktvraag kunnen leiden. Aangezien er op dit ogenblik andere, meer prioritaire projecten met een hogere maatschappelijke en economische haalbaarheid aan de orde zijn, zal dit echter niet op korte termijn worden opgestart.

Zoals reeds werd aangehaald, is verder onderzoek nodig. De twee buitenlandse concepten waar stedelijke fijnmazige distributie via een tram gebeurt, tonen aan dat het technisch haalbaar is. De voorbeelden tonen echter ook aan dat dit slechts mogelijk is op trajecten van rustige lijnen. Er moet dus voldoende capaciteit over zijn op het tramnetwerk. Bij ons is dat een belangrijke handicap. Ook moet dat tramnetwerk over uitwijkmogelijkheden beschikken om de bedrijfsvoering van het personenvervoer niet in het gedrang te brengen. Ook de financiële factoren en de draagvlakverwerving zijn grote struikelblokken.

De cargotram van Volkswagen in Dresden toont aan dat zo'n vrachtram voornamelijk als compensatie- en marketingelement gezien wordt in het kader van ecologische duurzaamheid. Op zich staand is het niet rendabel, maar het is crossgesubsidieerd door de rest van de activiteiten van de groep. Het is dus een paradepaardje, zoals men zegt.

Toen Volkswagen een assemblage-eenheid in het centrum van Dresden wou inplanten, was dat alleen mogelijk mits invoering van de cargotram. Er was wat protest tegen de nieuwe plannen, mensen dachten dat de nieuwe fabriek een enorme stroom vrachtwagens met zich mee zou brengen. Daarom is men tot realisatie kunnen overgaan. De cargotram is trouwens enkel een rechtstreekse dienst tussen de Volkswagenonderdelenfabriek buiten het centrum en de assemblagefabriek in het centrum. De tram is dus enkel en alleen te gebruiken voor goederen van Volkswagen. Dat kan dus alvast niet meegenomen worden als succesvol concept.

CityCargo werd in 2004 opgericht door de ondernemer Peter Hendriks, na het zien van de Volkswagentram in Dresden. In 2007 heeft hij een proefproject gelanceerd, maar in januari 2009 is het bedrijf ter ziele gegaan. Het idee was dat vrachtwagens goederen zouden afleveren in vier distributiecentra buiten het Amsterdamse centrum. Daar zou een overslag gebeuren naar de vrachtram. Zo is de naam CityCargo ontstaan. Van die tram zou dan weer een fijnmazige distributie gebeuren naar de detaillisten. De doelen waren het verminderen van het aantal vrachtwagens in het stedelijke centrum en het verminderen van de emissies. De randvoorwaarden waren dat de tram het personenverkeer niet mocht hinderen, en dat de verkeersveiligheid gewaarborgd moest blijven.

De implementatie op grote schaal is evenwel veel stroever verlopen dan verwacht. Het totale project had een investering nodig van 69 miljoen euro. Onder andere Nuon en Rabobank

beloofden hun steun. Uiteindelijk bleek het project ook een bijkomende investering te vragen van de stad Amsterdam van om en bij de 6,5 miljoen euro. Die laatste investering in harde infrastructuur is onrealistisch gebleken. Daarop is het project dus gestruikeld.

Het concept vroeg te zware financiële injecties. De extra overslag van vrachtwagen op tram en van tram op kleine vrachtwagens richting detaillisten zou de logistieke kost van bedrijven aanzienlijk verhogen. Ook is het concept enkel geschikt voor een beperkt aantal goederenstromen, waarbij het volume wellicht te beperkt is om een bedrijfseconomisch rendabele activiteit te zijn. Ketenwinkels met grote vrachstromen onder eigen beheer hebben veelal vrachtwagens met een hoge beladingsgraad. Expresskoeriers kunnen de tijd en extra overslagen niet verantwoorden aan de klant. Zelfstandige ondernemers kunnen eventueel van dit concept gebruik maken, maar ook zij zullen de extra kost niet willen dragen.

Nederland heeft bovendien een zeer strikte regulering wat vrachtvervoer betreft. Venstertijden zijn daar gemeengoed, milieuzones krijgen extra aandacht. Bedrijven krijgen incentives om milieuvriendelijke vrachtwagens te gebruiken. Die nieuwe concepten krijgen daar ook heel wat steun.

Samengevat: het is een op het eerste gezicht mooi concept, maar het wordt door heel wat praktische en vooral budgettaire problemen getekend.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huysbrechts: Minister, ik heb nog één bijkomende vraag. U sprak daarnet onder meer over problemen qua vertrouwelijkheid. Wat bedoelt u daar precies mee?

Minister Hilde Crevits: Als je collectief goederen vervoert, wordt dat allemaal geclusterd. Men is niet altijd even happig om in zo'n systeem in te stappen. Bedrijven hebben graag dat dat uit elkaar gehouden wordt, en dat ze niet van elkaar weten hoe het allemaal vervoerd wordt. Bij het project van Volkswagen zie je dat ook: één lijn en één bedrijf dat er gebruik van maakt. Het is vooral een marketinginstrument. Men had daar het voordeel van de perceptie. Mensen vreesden een enorme toevloed aan vrachtwagens. In die context was het een instrument dat ertoe kon leiden dat de aanvaarding van de fabriek groter werd.

De voorzitter: De heer Van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas Van Rouveroij: Ik wil ter bevestiging van het antwoord van de minister nog een getuigenis meegeven vanuit Gent. Wij hebben het in Gent even overwogen. En wat blijkt? Overdag is dat tramnet al maximaal belast. Maar zelfs indien er wat ruimte zou zijn, zit je met het probleem dat die vrachtrams stoppen aan een halte en vervolgens gelost moeten worden. En dat is ook niet in één minuut gedaan. Het wordt dus heel snel onverzoenbaar met het bestaande personennetwerk.

Dan rest in feite enkel nog de venstertijd 's nachts. In Gent spoort men 's avonds tot halfeen, en dan 's morgens weer vanaf vijf uur. Dat betekent een tijdspanne van vierenhalf uur. Bovendien wordt die vracht 's nachts voor de deur afgezet, en die mag natuurlijk niet op het voetpad blijven staan. Dat is dus echt onhaalbaar.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■