

vergadering **C270 – OPE18**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 juni 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over sponsoring van De Lijn - 1977 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slechte en onveilige staat van het vervoersmateriaal van De Lijn - 1969 (2011-2012)	8
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over cijfers met betrekking tot verkeersongevallen - 1975 (2011-2012)	13
Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de coördinatieproblemen bij wegenwerken - 1999 (2011-2012)	20
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorstelling van het jaarverslag 2011 van De Lijn - 2002 (2011-2012)	28

■

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Penris**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over sponsoring van De Lijn - 1977 (2011-2012)**

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

De heer Jan Roegiers: Minister, ik kom even terug op een debatje dat we hebben gehad in de plenaire vergadering, waar u hebt aangekondigd dat het Gentse nachtnet werd gered. Dat is op dezelfde manier gebeurd als het nachtnet in Antwerpen. Er is hulp gekomen van een sponsor – tweemaal dezelfde trouwens –, brouwerij De Koninck, die een samenwerking is aangegaan met de stad Gent en Antwerpen, en met De Lijn.

Minister, in de plenaire vergadering kon u niet in detail treden – dat was ook correct – omdat de persconferentie pas de dag nadien plaatsvond. Dat werd geapprecieerd door alle partijen. Op dat moment was het belangrijk dat u kon aankondigen dat het nachtnet werd gered.

In de krantenartikels die naar aanleiding van de persconferentie zijn verschenen, noemde de directeur-generaal van De Lijn het een vorm van publiek-private samenwerking waarbij de social responsibility van brouwerij De Koninck werd verzoend met de maatschappelijke rol die De Lijn samen met Gent en Antwerpen, en desgewenst andere steden, wil blijven spelen bij de combinatie van duurzame mobiliteit, verkeersveiligheid, leefbare woonomgeving en bruisende vrijetijdsbesteding.

We zijn dan op zoek gegaan naar voorbeelden in de ons omringende landen. Blijkbaar wordt daar wel geëxperimenteerd met sponsoring van het openbaar vervoer. Meer zelfs, sommigen menen dat het een van de mogelijkheden is om de pijn van bezuinigingen op het openbaar vervoer wat te verzachten. Ik geef enkele voorbeelden. In Duitsland doet de paarse Telekom Express de tramhalte Deutsche Telekom aan. De Regiobahn S28 stopt aan de halte IKEA Kaarst en de Deutsche Bahn doet een station aan met de naam Bochum Nokia. Het zijn allemaal vormen van sponsoring.

Gisteren hadden we het in de plenaire vergadering over de mogelijke overname van een privévervoersmaatschappij, die als dekking van de kosten een levend billboard kon zijn, die tientallen kilometers kon rijden met grote reclames op de bus. Dat spreekt sponsors wel aan. Maar het is nog iets anders dan wat in Gent en Antwerpen gebeurt.

We moeten creatief durven om te springen met de notie van openbare dienst, reclame en sponsoring. Dat kunnen interessante ruilmiddelen en inkomstenbronnen zijn. Als we de weg zouden ingaan – ik laat het antwoord op die vraag open aan u, minister – van verdergaande sponsoring of manieren van samenwerking met privépartners, wordt daar het best wel een regelgevend kader voor gecreëerd. Wat zijn de afspraken als we ons openbaar vervoer op die manier mee zouden financieren? Daarover kunnen er hier en daar belangenconflicten ontstaan.

Minister, in welke mate zijn deze sponsorovereenkomsten, zoals die in Gent en Antwerpen met De Koninck, in overeenstemming met de beheersovereenkomst? Bent u van oordeel dat deze sponsoring het besparingsleed wat kan verzachten? Of en in welke mate is het een nieuwe beleidslijn om sponsoring een al dan niet bepalende rol te laten spelen bij het behouden dan wel uitbouwen van sommige lijnen of voor het bepalen van frequenties? Dat is een van de achterliggende zaken: bepaalt de sponsor de frequentie, ja of nee? Bepaalt dat de som die hij op tafel legt? Daarover valt wel wat te zeggen.

Minister, meent u dat het nodig is een regelgevend kader op te stellen dat dergelijke vormen van sponsoring aan regels onderwerpt? Hoe evalueert u de huidige sponsorovereenkomsten met brouwerij De Koninck? Eigenlijk zijn daar bijzonder weinig details over bekend. Misschien mag u ook niet alles zeggen, maar het zou goed zijn dat wat u mag en kan zeggen,

ook wordt bekendgemaakt. Werd deze nieuwe manier van werken ook besproken met de vakorganisaties?

Heeft LijnCom een rol gespeeld in deze overeenkomst? Zo ja, welke? Worden er momenteel nog onderhandelingen gevoerd met andere of dezelfde sponsors om mogelijk andere lijnen in andere steden op korte of middellange termijn te behouden, eventueel opnieuw in te voeren of verder uit te bouwen? Hoe wordt dergelijke sponsoring volgens u regelgevend benaderd in het buitenland? Kunt u daar wat toelichting bij geven?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, geachte leden, minister, ik stel vast dat een aantal lijnen van het openbaar vervoer mee door sponsoring behouden kunnen blijven. De heer Roegiers brengt meteen een probleem ter sprake dat we ervaren bij de reclame door LijnCom op de voertuigen van het openbaar vervoer. Minister, ik wil u nogmaals wijzen op het feit dat LijnCom eigenlijk de taalwetgeving niet echt respecteert. In vele gevallen legt het die wetgeving naast zich neer. Ik zou hier voor de zoveelste keer vragen kunnen stellen daarover. De ombudsdienst is er al mee bezig. In De Panne rijden er ondertussen weer tramstellen met anderstalige reclame rond. Als ik daar dan een vraag over stel, dan antwoordt De Lijn via u dat de directeur-generaal van De Lijn heeft gewezen op eerder gemaakte afspraken. Er wordt dan gesteld dat de campagnes laat werden geboekt, waardoor er geen controle meer mogelijk was. Ik vind dat een heel zwak excuus om de taalwetgeving naast zich neer te leggen. Ik wil een waarschuwing geven: als we doorgaan met sponsoring, dan moet er heel duidelijk worden gewezen op de taalwetgeving, zodat anderstalige reclame op voertuigen van De Lijn absoluut wordt vermeden.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik zie niet echt goed wat de vraag in welke taal LijnCom communiceert, te maken heeft met het nachtnet. (*Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde*)

Dat lijkt me enigszins buiten het bestek van deze vraag te vallen. De regels bestaan. De minister heeft dat ook al gezegd in deze commissie. Alleen zijn er hier en daar nog steeds zaken die niet conform de regels gebeuren. Ik krijg daar ook klachten over. Ik weet dat. We worden daar ook regelmatig over aangeschreven door mensen uit de Vlaamse Rand, maar goed.

De vraag van de heer Roegiers ging echter over het nachtnet in Gent, dacht ik. Als ik goed ben ingelicht, hoort het nachtnet niet echt bij de basismobiliteit. Ik vind dat De Lijn hier op een creatieve manier naar een oplossing heeft gezocht. Er is ook sprake van sponsoring van wat echt rendabel is. Blijkbaar blijft niet het volledige nachtnet behouden zoals het was. Volgens mijn informatie zou dit enkel in het weekend blijven, omdat dan de meeste mensen daar gebruik van maakten. Hoe dan ook, ik wil de commissie ook even wijzen op hoe wij dat in het Leuvense aanpakken. Ik weet niet goed hoe dat bij andere nachtnetten gebeurt, maar bij ons geven de steden en gemeenten die worden bediend door het nachtnet, een bijdrage. Misschien weet de heer Roegiers hoe dat bij andere nachtnetten gebeurt. Onze bijdrage is echt wel aanzienlijk. Op die manier blijft dit toch enigszins haalbaar voor De Lijn. Ik zou willen weten of dit ook bij de andere nachtnetten zo was of is.

De heer Dirk de Kort: Minister, worden er bij De Lijn zelf nog andere goede ideeën aangereikt? We mogen eigenlijk toejuichen dat er op een creatieve manier bijkomende inkomsten worden gezocht en gevonden. Ik kan me best voorstellen dat men op dit moment alles doet om klaar te zijn voor een goede communicatie en een bijsturing van het aantal ritten. Dat is op dit moment de prioriteit in elke provincie, voor elke provinciaal directeur. Als dat voorbij is, lijkt het me echter goed dat men in een verdere fase blijft zoeken naar bijkomende inkomsten.

Ik zie bijvoorbeeld een mogelijkheid in die transferia, al die grotere overstapplaatsen naar bus en tram die men in de toekomst bijkomend zal aanleggen rond de steden. Ik zie daar heel wat potentieel in voor het bijkomend plaatsen van winkels en reclameborden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, het wordt een creatieve namiddag. Ik zal proberen wat uitleg te geven over die overeenkomst. Toen De Lijn me vroeg of dat een optie was waarmee kon worden voortgewerkt, heb ik ook moeten bekijken wat dat nu precies was. In de plenaire vergadering heb ik al een tipje van de sluier opgelicht, denk ik. Ik kon toen geen details geven, ook niet over het aanbod. Dat zou immers zeer oncollegiaal zijn geweest. Dat was een creatieve vraag, maar voor mij lag dat wat moeilijk. We hebben toen een compromis gevonden: ik heb gesteld dat dit inderdaad zou blijven bestaan en aangekondigd dat ik de dag erop de details zou geven.

Om te beginnen wil ik duidelijk maken dat het nooit de bedoeling zal zijn om een dergelijke overeenkomst te sluiten over zaken die betrekking hebben op basismobiliteit. Dat is een eerste belangrijke kanttekening die ik wil maken. De sponsorovereenkomst of peterschapsovereenkomst, of hoe men dat ook wil noemen, in Gent en Antwerpen heeft dus altijd betrekking op zaken die boven op de basismobiliteit komen. Dat wil ik ook zo houden.

De juridische dienst van De Lijn heeft bekeken of een dergelijke samenwerking kan binnen het kader van de beheersovereenkomst. De dienst heeft geoordeeld dat dit eigenlijk geen enkel probleem zal zijn. Straks ga ik nog in op een aantal details ter zake. Voor het nachtnet van Gent en Antwerpen is er dus een soort peterschapsformule uitgewerkt, waardoor de exploitatie kan worden voortgezet.

Het is ook belangrijk erop te wijzen dat het niet de peter of de sponsor is die bepaalt langs waar die bussen zullen rijden, noch is het de peter of de sponsor die chauffeurs inzet om met die bussen te rijden. Het zijn dus bussen van De Lijn die worden geëxploiteerd door De Lijn, met chauffeurs van De Lijn of van pachters. Dat gebeurt dus binnen dat kader, en ook binnen die cao-afspraken. De exploitatie zelf wordt dus niet bepaald door de peter of sponsor. Dat is de tweede lijn die ik ter zake wil trekken.

Mijnheer Roegiers, u vraagt of er iets gestandaardiseerd komt. Dat lijkt mij nuttig. De Lijn is ook volop bezig met het opmaken van een gestandaardiseerd kader daarin. LijnCom zelf heeft daar één taak in gehad: het is betrokken bij het technisch aanbrengen van reclame op de bussen. Het is echter niet zo dat de inkomsten naar LijnCom gaan. Waarom niet? U weet wellicht dat er via reclame enkel kan worden geïnvesteerd in investeringskosten, zoals passagiersinformatie, terwijl je hier een sponsorovereenkomst hebt waarbij exploitatie wordt verzocht. Dat is het verschil. Ik weet niet of ik duidelijk genoeg ben? LijnCom gaat naar investeringen, maar hier zitten we met een budget en overeenkomst die niet door LijnCom, maar door De Lijn zelf werd afgesloten, samen met de stad Gent en de sponsor. Het gaat hier dus om een financiële bijdrage, een soort derdebetalersysteem van een derde in een stuk exploitatie boven op de basismobiliteit en zonder inspraak in die exploitatie. Uiteraard is er wel een link met de exploitatie, omdat hier, in tegenstelling tot andere overeenkomsten, de reclame op een specifiek segment geplaatst wordt van de exploitatie van De Lijn en alleen maar daarop. De reclame zal niet op trams terechtkomen, maar enkel op de bussen die voor dat nachtnet worden gebruikt. Dat is de link. Het gaat niet via LijnCom omdat de budgetten uit de exploitatie komen.

Zoals ik al zei, werd die overeenkomst gesloten tussen De Lijn, de stad Gent of Antwerpen en Brouwerij Moortgat. Het is een van de eerste keren dat er op die manier tussengekomen wordt in de exploitatie.

Is het zeker dat het nachtnet op lange termijn blijft bestaan? Het is evident dat dat zal moeten worden bekeken. We gaan er nu van uit dat het blijft bestaan. De Lijn heeft ook al gesnoeid in het nachtnet. Ik kan daar niet echt over oordelen, maar De Lijn maakt zich sterk dat het net

dat behouden blijft, uit goed bezette lijnen bestaat. Ze zijn niet van plan om die lijnen op korte termijn opnieuw te wijzigen.

Mijnheer Roegiers, u gaf een kritiek die mij wel interesseert en waar ik nog geen antwoord op heb gekregen. U hebt daar ook nog een schriftelijke vraag over hangende, waarop ik ook nog geen antwoord heb gekregen. De heer Kesteloot zei dat het aantal passagiers dat gebruikmaakt van de nachtnetten, daalt. Mijnheer Roegiers, u hebt zich toen wat opgewonden en gezegd dat dat kwam doordat het nachtnet te frequent werd gewijzigd. Misschien is daar wel wat van aan. Ik wil die cijfers ook wel zien om te bekijken of dat een impact heeft. Dat is dan net een pleidooi om ervoor te zorgen dat wat er nu is, goed stabiliseert en dat men duidelijkheid heeft. Als het goed gebruikt wordt, kan het op termijn misschien weer worden uitgebreid.

Je kunt het dus vergelijken met een derdebetalersysteem. Mevrouw Brouwers, ik ben blij met uw opmerking. U zegt dat u in Leuven een bijdrage betaalt. In Gent is dat ook zo. Het enige verschil tussen Leuven en Gent is dat Leuven voorlopig niet privaat wordt gesponsord, maar dat vele gemeenten daarin meebetalen. In Gent betaalt enkel de stad Gent mee, niet de ruimere regio, maar wel een private partner. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

In Antwerpen is het ook breder, dat klopt.

De enige vraag die je hier volgens mij kunt stellen, is dat als die gemeenten meebetalen in een derdebetalersysteem, ook de mogelijkheid bestaat dat de gemeente plots niet meer mee wil doen. Dan moet De Lijn ook bekijken wat ze aanvangt met de exploitatie. Hier hebben we toegelaten dat de private partner meebetaalt en in ruil daarvoor reclame mag plakken op de bussen die worden gebruikt.

Volgens De Lijn is het juridisch dus perfect mogelijk. Het zou goed zijn dat daar een standaardovereenkomst rond wordt gemaakt. Het is echter niet mijn bedoeling om dit type van overeenkomsten in te zetten voor de hele exploitatie van De Lijn. Enkel het aanbod dat gegenereerd wordt boven op de basismobiliteit, komt wat mijzelf en De Lijn betreft in aanmerking. Daar is een hoge vraag naar.

Het is een andere kwestie dan de snelbus in Limburg. Het debat dat we gisteren hebben gevoerd, gaat over iemand die de exploitatie volledig zelf wil doen. Het gaat niet over iemand die wil sponsoren, maar over iemand die de exploitatie van datzelfde net volledig zelf wil doen. Ik heb gisteren gezegd dat dat, indien het om het geregeld vervoer van De Lijn gaat, niet gaat. Dat debat moeten we nu echter niet opnieuw voeren.

U vraagt naar de taalwetgeving en daarmee gepaard de extra creativiteit. Mevrouw Van den Eynde, u hebt een punt: het is nodig dat de taalregelgeving wordt nageleefd. U weet echter wellicht ook dat er daar vandaag betwisting over bestaat. Sommigen stellen dat er, zeker in reclame, vrijheid van taalkeuze is. Ik ben zelf ook benieuwd hoe dat dossier zal evolueren. De statuten van LijnCom zijn strikt wat dat betreft. Toch gaan er stemmen op die stellen dat er vrijheid van taalkeuze is en het dus perfect moet kunnen dat er andere talen op zulke bussen komen.

Indien we dat helemaal zouden loslaten, zou dat ongetwijfeld ook een impact hebben op de mogelijke sponsorinkomsten. Ik weet dat echter niet. Ik heb het ook niet laten berekenen en kan er nu dus niets over vertellen.

Er is nog iets dat mogelijk zou zijn in Vlaanderen, dat al bestaat in Brussel en Wallonië. In Brussel en Wallonië wordt een veel grotere zone van de bussen beplakt. De ramen worden met een doorzichtige folie beplakt en daar komt er ook sponsoring op. In Vlaanderen kan dat nog niet. Die piste wordt niet ook bekeken door De Lijn. Ik weet dat TreinTramBus daar geen grote fan van is. Het gebeurt echter wel al in Brussel en in Wallonië. Als het aantal vierkante meters uitbreidt, is de kans natuurlijk reëel dat je daar meer inkomsten uit kunt halen. Die

discussie is in Vlaanderen nog niet finaal beslecht. Het zijn inspirerende pistes uit andere regio's die op dit moment ook worden bekeken door De Lijn.

Onderhandelt De Lijn op dit ogenblik nog over andere lijnen? Neen. Op dit ogenblik herbekijken wij wel het hele systeem van derdebetalersovereenkomsten. U weet dat we van een aantal derdebetalerssystemen exact de kostprijs kunnen meten. Als een gemeente tegemoetkomt in bepaalde passen, dan kun je dat meten. Een aantal derdebetalerssystemen zijn moeilijker te meten. In een stad die zegt dat iedereen gratis de bus moet kunnen nemen, kun je veel moeilijker exact meten hoeveel mensen dat openbaar vervoer gebruiken. Dat zal veranderen wanneer de chipkaart er is, dan kunnen we meten wie er opstapt.

De Lijn screent momenteel ook de derdebetalerssystemen. Het is nu een ideaal moment, want er zijn gemeenteraadsverkiezingen. Vanaf 1 januari vind ik dat het bedrijf een perfect aanbod moet kunnen doen zodat de gemeentebesturen voor volgende legislatuur op een gezonde basis kunnen beslissen om al dan niet derdebetalersovereenkomsten af te sluiten.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, het is een boeiend debat of het kan dat worden, waarin uiteraard het laatste woord nog niet is gezegd. Ik noteer in elk geval ten goede dat het altijd zal gaan over een surplus en dat het niet de bedoeling zal zijn dat aan de basismobiliteit wordt geraakt wat betreft het deel sponsoring.

Ik verwelkom ook uw voornemen en dat van De Lijn om een gestandaardiseerd kader op te maken waarbinnen een aantal zaken zullen moeten worden vastgelegd. U hebt niet gezegd wat dan in zo'n gestandaardiseerd kader zou kunnen worden opgenomen.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een suggestie. De Lijn heeft een ontwerp standaardovereenkomst, maar die is nog niet goedgekeurd. Ik had die heel graag al gegeven want van mij mag iedereen dat zien, als de cijfers niet zijn ingevuld. Ik vermoed dat ze binnen enkele maanden zal zijn goedgekeurd. Dan kunnen we naar aanleiding van de beheersovereenkomst in de commissie inhoudelijk kijken naar de afspraken die worden gemaakt. Het is belangrijk dat dat helder is en dat iedereen en elk bedrijf dat zin heeft om in een dergelijk initiatief te stappen, weet hoe zo'n overeenkomst eruit ziet.

Ik had het u graag gegeven, maar het is nog te vroeg. Het is absoluut de bedoeling dat er open en transparant inzicht wordt gegeven. Wat mij betreft, komt dat niet alleen de discussie ten goede maar ook de mogelijkheden die er eventueel zijn.

De heer Jan Roegiers: Dat is dan een afspraak die we in de toekomst kunnen maken.

Het is me ook nog niet duidelijk of het de bedoeling is dat De Lijn vanaf nu actief op zoek gaat naar sponsors. Is dat een beleidslijn die zou kunnen worden uitgestippeld? Of wil men eerst evalueren wat er in Antwerpen en Gent is gebeurd?

Die sponsoring verzacht deels dat besparingsleed. In eerste instantie worden nachtnetten afgeschaft. Dan komt er een sponsor op de proppen die samen met de steden en De Lijn die nachtnetten redt. Daar openen zich natuurlijk een aantal perspectieven. De vraag is: wacht men tot er sponsors naar De Lijn komen die geïnteresseerd zijn? Of gaat men effectief een beleidslijn maken en zeggen: wij willen op die manier een vorm van publiek-private samenwerking ontwikkelen, zoals de directeur-generaal het heeft genoemd?

Misschien kunt u hier niet op antwoorden, maar hoe gaat dat in het buitenland in zijn werk? Heeft De Lijn ook contact gehad met haar collega's in het buitenland om te zien hoe daar eventueel wordt gewerkt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Binnen LijnCom wordt nu al zeer actief op zoek gegaan naar mogelijke sponsors. Het is een nieuwe piste die wordt bewandeld, omdat er geen link is met investeringen maar met exploitatie 'en surplus' op de basismobiliteit. Het is van belang dat

eerst en vooral de standaardovereenkomst wordt uitgewerkt. Dan moeten we eens kijken of dat beter gebeurt binnen een omgeving in de aard van LijnCom of niet, want dan zou je de statuten van LijnCom kunnen aanpassen. Die keuze is nog niet gemaakt omdat men eerst wil standaardiseren en goed bekijken hoe men dat kan aanbieden. Ofwel blijft dat binnen het pakket van De Lijn die ook actief met gemeenten gaat onderhandelen over het maken van derdebetalerssystemen.

Ik sluit absoluut niet uit dat De Lijn daar in de toekomst actief mee aan de slag gaat. Als je de grenzen bewaakt van wat kan en wat niet kan, dan lijkt me dat een goede optie, maar men moet eerst proberen zeer klare afspraken te maken. Wat nu in Gent en Antwerpen gebeurt, is een test die volop loopt. Men werkt aan een gestandaardiseerde overeenkomst. Dan zal de keuze moeten worden gemaakt of dat in een actieve bedrijfscontext zoals LijnCom gestopt wordt of De Lijn er zelf actief mee aan de slag gaat.

De Lijn zelf bekijkt permanent hoe de dingen elders gebeuren. We hebben in Vlaanderen een eigen context door de manier waarop het bedrijf is georganiseerd. Uit wat De Lijn heeft gedaan, blijkt dat men creatief aan het zoeken is hoe dergelijke samenwerkingen kunnen. Nog eens, ik wil de ruggengraat van de exploitatie en de basismobiliteit behouden. Het is niet mijn keuze om dergelijke systemen daarop toe te passen. Het is anders bij een derdebetalerssysteem. Als een gemeente wil tegemoetkomen in bepaalde abonnementen, dan geldt dat uiteraard ook op bussen die rijden binnen de basismobiliteit. De private sponsoring zou ik liever beperken tot de zaken 'en surplus'.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slechte en onveilige staat van het vervoersmateriaal van De Lijn - 1969 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, het gaat over een aangelegenheid die een goede veertien dagen een topic was en zelfs het middag- en het avondnieuws heeft gehaald. Het heeft ook een aantal mensen verbaasd doen opkijken. Ik heb me dan ook verder gedocumenteerd. Mijn goede collega Dirk Van Mechelen heeft over deze aangelegenheid, de slechte of onveilige staat van het vervoersmateriaal van de Lijn, in het recente verleden en het iets verdere verleden een aantal schriftelijke vragen gesteld.

Ik keer nog eens terug naar de recente geschiedenis. Op dinsdag 22 mei van dit jaar brak er bij de chauffeurs van de vervoermaatschappij De Lijn in de stelplaatsen van Dilbeek en Meerbeke een spontane staking uit. De oorzaak van deze spontane staking zou liggen bij de slechte staat waarin de bussen waarmee de chauffeurs de baan op moeten, zich bevinden. Volgens de drie vakbonden is het probleem niet nieuw en kaarten zij dit reeds lange tijd aan, maar krijgen ze geen gehoor.

Ook in 2010 brak er in de stelplaatsen van Asse en Vilvoorde al een spontane staking uit bij de chauffeurs. Toen was de oorzaak het afschaffen van de ochtendploegen. In die ochtendploegen zitten de mensen die de bussen voor het vertrek controleren en die indien nodig kleine herstellingen uitvoeren. Volgens het antwoord hierover op een parlementaire vraag, kwam dit door een aantal problemen van overdracht van deze taken naar de technische diensten, maar dit probleem zou ondertussen verholpen zijn.

– *De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt als voorzitter op.*

De onderhoudsploegen die een gedeelte van de taken kregen van de ochtendploegen, zouden dus mee oorzaak kunnen zijn van de huidige situatie van achterstanden bij de onderhoudsploegen.

Uit een andere parlementaire vraag blijkt ook dat er een grote stijging is van het aantal technische mankementen in de provincie Antwerpen. Uit het antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Van Mechelen blijkt dat er in 2009 2198 genoteerd werden en in 2010 2888. In Vlaams-Brabant waren er in 2009 857 technische mankementen en in 2010 1184.

Ondanks het antwoord op een aantal parlementaire vragen dat er geen problemen waren qua onderhoud en dat de dienstverlening optimaal verloopt, breekt eind 2011 deze keer in de onderhoudsateliers van Oostende een spontane staking uit om te protesteren tegen de administratieve lijdensweg, een calvarie blijkbaar, om de juiste wisselstukken te kunnen bestellen.

In mei van dit jaar blijken de problemen van de onderhoudsploegen in Vlaams-Brabant nog niet achter de rug te zijn en klagen de chauffeurs over de onveiligheid van het materiaal. Deze toestand heeft zelfs blijkbaar geleid tot een recente stakingsaanzegging. De feitelijke situatie heeft er blijkbaar voor gezorgd dat er niet gewacht werd en er een spontane staking is uitgebroken. De oorzaak van de slechte staat van de voertuigen zou er gekomen zijn doordat de materialen verouderd zijn en doordat de technische diensten de toevloed van werk, onderhoud en herstellingen, niet meer aankunnen.

Gezien de geschiedenis van de feiten, betreft dit dus een structureel probleem. De slechte staat van de bussen zou zodanig zijn dat de veiligheid van zowel de bestuurders als die van de passagiers in gevaar komt. Er zouden ook bussen rondrijden – dat is in alle nieuwsuitzendingen geweest – waarvan het keuringsbewijs vervallen zou zijn, en dat zou toch een zware inbreuk zijn. Het is aan u, minister, om dit te bevestigen of tegen te spreken. Het werd alleszins zo meegedeeld, maar het is aan het beleid om er uitspraken over te doen. Er zou pas ingegrepen worden wanneer de chauffeur hierop wijst. Indien deze situatie klopt, is dit onaanvaardbaar en is een dringend ingrijpen noodzakelijk.

Minister, ik heb hierover een aantal vragen. Klopt de door de vakbonden geschetste situatie en wat zijn de problemen om hieraan iets te veranderen? Het onderhoudsprobleem is toch al een veel langer gekend probleem? Betreft dit enkel een probleem in Vlaams-Brabant of is dit probleem er ook in de andere provinciale entiteiten van De Lijn, zoals in 2011 bleek in Oostende met de incidenten die zich daar hebben voorgedaan? Deelt de Vlaamse Regering het standpunt dat rijden met materiaal dat op technisch en veiligheidsvlak niet in orde is, ontoelaatbaar is? Welke maatregelen zullen u en De Lijn op korte termijn nemen om de veiligheid van de personeelsleden van De Lijn en haar passagiers te verzekeren? Welke maatregelen zullen u en De Lijn nemen om dit structureel probleem aan te pakken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, de problematiek die de heer Keulen vandaag aankaart, is niet nieuw. In de vorige legislatuur heb ik ook de voormalige minister van Mobiliteit, mevrouw Van Brempt, ondervraagd naar aanleiding van tal van stakingen en van onrust in de stelplaatsen van Antwerpen, Mechelen en Oudenaarde. Op verschillende plaatsen was er echt onrust bij het technisch personeel. Ook chauffeurs zagen het niet langer zitten om met zulke verouderde voertuigen te rijden.

In het antwoord van minister Van Brempt dat ik toen kreeg, lees ik dat de gemiddelde leeftijd van het buspark van De Lijn zeven jaar is, wat betekent dat een bus gemiddeld veertien jaar rondrijdt. Meestal wordt die leeftijd overschreden. Sommige stelplaatsen hebben een concentratie van oude bussen. Bovendien was er zeker in 2009, en ik weet niet of dat probleem vandaag is opgelost, ook een krapte van technisch personeel op de arbeidsmarkt waardoor de voertuigen onvoldoende konden worden hersteld. Als een voertuig niet wordt onderhouden, gaat de kwaliteit ervan natuurlijk achteruit.

Minister, in 2007 heeft de Vlaamse Regering beslist om geen bussen meer aan te kopen, maar om ze op lange termijn te huren. Ik weet niet of dat momenteel nog wordt gedaan, maar de eerste levering van gehuurde bussen zou eind 2010 gebeuren.

Wat is de stand van zaken van het rollend materieel? Is er nog altijd een problematiek van een aantal verouderde stelplaatsen? In Oudenaarde bijvoorbeeld vielen de radiatoren uit de bussen toen ze over verkeersdrempels reden. Heeft die toestand zich hersteld? Wat is de stand van zaken van het technisch personeel op de stelplaatsen? Is er voldoende technisch personeel om het rollend materieel van De Lijn te onderhouden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dank u wel, collega's, voor deze vragen. De veiligheid van het openbaar vervoer, niet alleen voor de reiziger maar ook voor de chauffeur, is cruciaal. Ik was even verrast als u toen ik een ochtend op de radio hoorde dat er spontaan werd gestaakt, omdat een aantal voertuigen niet oké was. De tweede reden voor de staking was dat er op dat moment een acuut personeelsprobleem was. Men was het een beetje beu dat het technisch personeel niet voldoende in aantal aanwezig was.

Rijden met materiaal dat op technisch of veiligheidsvlak niet rijvaardig is of niet gekeurd is, is absoluut ontoelaatbaar. Dat moet ontoelaatbaar zijn voor het hele bedrijf. Ik verwijs naar de missie van De Lijn. Helemaal vooraan staat er: "De Lijn staat dicht bij haar reizigers met een uitgebreid aanbod aan duurzame en kwaliteitsvolle vervoeroplossingen waarbij veiligheid, betrouwbaarheid en efficiëntie centraal staan." De veiligheid staat dus echt wel centraal.

Mijnheer Keulen, u geeft voorbeelden en noemt enkele incidenten. Ik heb mij daarover geïnformeerd bij De Lijn, waar mij formeel is bevestigd dat er geen structureel onderhouds- of veiligheidsprobleem is. U verwijst naar een schriftelijke vraag van de heer Van Mechelen. Ik citeer uit dat antwoord, dat u kent, want het is voor de andere mensen ook relevant: "Het onderhoud en het beheer van het wagenpark houdt rekening met de mogelijkheid dat pannes zich voordoen. Hierdoor is het aantal niet gereden ritten ten gevolge van technische problemen gemiddeld minder dan 0,1 procent."

Wat mij zeer bekommerde, was de vraag of er echt bussen rondrijden met een vervallen keuringsbewijs. Dat vind ik hallucinant. Als overheidsinstantie moet je het goede voorbeeld geven. Daarop heeft De Lijn vrij snel gereageerd en men heeft me gezegd dat het niet zo is. Ook is het niet zo dat men enkel naar de keuring gaat als de chauffeur erop wijst dat dat moet gebeuren. Binnen de technische diensten van De Lijn is er een systeem dat signaleert wanneer een autobus zich bij de technische controle moet aandienen. De Lijn zegt me dat er een losstaand feit is gemeld, waarbij door omstandigheden een voertuig de baan is opgestuurd waarvan het keuringsbewijs was vervallen. Dat is dus het fameuze incident. De Lijn geeft mee dat er minstens twee technische keuringen per jaar op de planning staan. Er kan dus geen sprake zijn van structurele onderhoudsproblemen.

Collega's, ik ga niet zelf die bussen controleren. Ik heb mij bevraagd. Er is me gezegd dat er geen structureel probleem is, enkel een incident met een keuringsbewijs. Daarnaast was er een gebrek aan technisch personeel. Dat hangt ook wel samen. U hebt gehoord dat het akkoord dat er is gekomen, voornamelijk betrekking had op het extra personeel. Dat is toegezegd en kan er nu komen. Dat personeel stond opgenomen in het organogram, maar was niet aan de slag. Als het gaat over technici, geeft dat natuurlijk problemen voor het onderhoud van het wagenpark.

De Lijn heeft mij bevestigd dat er in geen enkele provinciale entiteit een structureel probleem bestaat, noch qua onderhoud, noch qua veiligheid. Er is wel, en dat klopt, als je in Vlaams-Brabant en Antwerpen 2009 vergelijkt met 2010, een toename van het aantal registraties. Volgens De Lijn komt dat doordat ze een nieuwe registratiemethodiek hanteren en ik kan dat wel geloven. Je wordt soms gestraft als je fijnmaziger registreert. De entiteiten Antwerpen en Vlaams-Brabant zouden de nieuwe registratiemethodiek zeer consequent toepassen. De

nieuwe registratiemethode houdt in dat het preventief en curatief onderhoud apart worden geregistreerd. Curatief onderhoud is er na een bepaald defect. Als je alle onderhoud samen bekijkt, haal je dat er niet uit. Nu hebben we in feite een duidelijker beeld van het aantal curatieve herstellingsbeurten.

Mijnheer Keulen, u hebt gelijk dat het wel gebeurd is. Er is geen structureel probleem, het mag niet gebeuren, er zijn interne controlemechanismen, maar toch is het gebeurd. We moeten dat dus proberen te vermijden. Ik noem enkele zaken die soelaas moeten bieden.

Er loopt een aanbesteding van 286 nieuwe bussen. Het is de bedoeling dat die nog dit jaar volledig kan worden goedgekeurd door de Vlaamse Regering. Het gaat niet over huur, het gaat over aankoop. Er is inderdaad vertraging opgelopen. Het Rekenhof heeft hier toelichting gegeven over de trams. Dit is hetzelfde systeem. De Lijn heeft gekeken of er een mogelijkheid was om bussen en trams via publiek-private samenwerking (pps) te verwerven. Uiteindelijk is dan toch beslist dat het aangewezen blijft om trams en bussen via een gewone aankoopprocedure te verwerven. Dat vind ik normaal.

U weet dat ik, toen ik minister van Mobiliteit werd, direct heb beslist om een aantal tramtoestellen aan te kopen, omdat er nog een oude aanbesteding liep. Het Rekenhof had daar kritiek op. Voor de bussen kon dat niet. Er liep geen oude aanbesteding, dus moet er een heel nieuw bestek worden uitgewerkt. Het stond ook in de beleidsbrief. Als dat bestek volledig kan worden goedgekeurd, kunnen die bussen in principe – tenzij we een speciaal type zouden kiezen – vrij snel worden geleverd. Dat zou al een goede invloed hebben op de levensduur van het bussenpark.

U weet dat er een chipkaart wordt ingevoerd met Registratie Ticketing Boordcomputer (ReTiBo). Die chipkaart is er niet enkel voor de passagiers, elke bus krijgt ook een boordcomputer. De boordcomputer maakt het mogelijk om verkeerslichten te bedienen, maar kan ook een veel betere planning mogelijk maken voor het preventieve onderhoud van de bussen. De Lijn zegt mij dat zo'n boordcomputer zorgt voor een snellere en systematische detectie van kleine defecten. Zo kun je de problemen veel sneller aanpakken en veel soepeler inspelen op de bestaande noden.

U weet ook dat de technische diensten bij De Lijn zeer grondig worden gereorganiseerd. Op 29 juni 2011 werd een cao afgesloten om de onderhoudscycli te optimaliseren en de kwaliteit te verhogen.

De drie maatregelen moeten tot beterschap leiden en ervoor zorgen dat incidenten in de toekomst veel minder vaak voorkomen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Cruijff zei het al: “Elk nadeel heb z'n voordeel.” Ik kan mij niet voorstellen dat mensen zomaar, spontaan, in staking gaan. De Lijn is daarvoor te goed georganiseerd. De vakbonden zijn er institutioneel aanwezig. Als het personeel dan toch, tegen de vakbonden in, het werk neerlegt, dan is dat een duidelijk signaal dat de mensen er de buik van vol hebben en dat het potje overkookt en dat er een reëel probleem is.

Blijkbaar hebben de gestegen cijfers te maken met een fijnmaziger registratiesysteem. Dat zou goed kunnen. Het zou inderdaad niet de eerste keer zijn dat de cijfers op die manier stijgen. Maar de spontane staking geeft aan dat er meer aan de hand is dan alleen maar het feit dat er iemand eens een vermaning heeft gekregen van een dienstchef of dat er iemand een negatieve evaluatie heeft gekregen. Er is daar een probleem.

Minister, ik moet vrede nemen met uw antwoord. Dit is het soort vragen waar je later nog wel eens feedback op krijgt vanuit de werkplaatsen. De mensen volgen dat. Ik zal het ook zelf blijven opvolgen. Het is duidelijk dat de veiligheid van de chauffeur en de reizigers cruciaal is. U bent daarmee begonnen. Ik houd u daar ook aan, want dat is inderdaad een cruciaal

element in het “geregeld openbaar vervoer”, om nog eens een term van gisterennamiddag te gebruiken.

We zijn ook benieuwd naar de implementatie van ReTiBo. Elke opmerking lokt hier altijd nieuwe vragen uit. Ik hoop dat dit meer blijft dan louter een ver toekomstperspectief. Laat ons hopen dat er inderdaad echt geen structureel probleem was. We zullen zien welke de reacties zullen zijn op de werkvloer, niet alleen op de vraag maar ook op de antwoorden die u hebt gegeven.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het tekort aan technisch personeel is een blijvend probleem. Wij moeten dat hier iedere keer opnieuw komen vertellen. De stakingen breken uit mede door het tekort aan technisch personeel. Ik hoop dat daar nu echt de komende maanden een oplossing voor komt.

Minister, De Lijn blijft in haar antwoord aan u positief. Zij stelt dat er geen structureel probleem is. Maar het is er wel. Wij moeten durven te erkennen dat het er nu is en dat het er in het verleden altijd is geweest. Er is wel een structureel probleem. De staking van enkele weken geleden had daarmee te maken. U hebt zelf gezegd dat het organigram voorzag in technisch personeel. Maar ze waren niet aan het werk. Er is dus wel een structureel probleem.

Minister, het onderhoud van de bussen laat echt te wensen over. Ik heb enkele stelplaatsen bezocht en heb daar met chauffeurs gepraat. Zij hebben een groot ongenoegen over de kwaliteit van de bussen waarmee ze rondrijden. Zij zeggen zelf dat het onderhoud van die bussen ondermaats is.

U spreekt over de aankoop van 286 bussen. U spreekt niet over de gehuurde bussen. Ik weet niet of die huur heeft plaatsgevonden. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Er zijn eind 2010 geen bussen gehuurd? Dat contract is dan blijkbaar opgezegd. In het antwoord van toenmalig minister Van Brempt in 2009 staat dat er voor eind 2010 wordt voorzien in een aantal gehuurde bussen.

Minister Hilde Crevits: Dat was een pps-constructie.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Neen, omdat die pps-constructie was opgezegd, ging men over naar gehuurde bussen. Dat zou eind 2010 gebeuren. U moet dat misschien eens nakijken.

U spreekt over de aankoop van 286 bussen. Waar zullen ze worden ingezet? Zullen eerst de stelplaatsen die al met een verouderd wagenpark rondrijden, worden bediend? Of zullen deze bussen gelijk verdeeld worden over alle stelplaatsen in Vlaanderen?

Minister, ik wil nog een pleidooi houden voor de keuze van de voertuigen die men aankoopt. Ik heb tijdens de vorige legislatuur de problematiek van de harmonicabussen aangekaart in de plenaire vergadering. Dat haalde die week de voorpagina van de Gazet van Antwerpen. Vandaag stel ik vast dat het probleem nog altijd niet is opgelost. Die harmonica's zijn nog altijd onderaan gescheurd. En men schaft telkens opnieuw dergelijke bussen aan. Maar ze voldoen niet aan een aantal kwalitatieve eisen om hier in Vlaanderen rond te rijden. De verkeersdrempels veroorzaken die scheuren. De filter en de uitlaat onder aan de bus bevinden zich net voor het harmonicagedeelte. Daardoor komen de uitlaatgassen de bus binnen. Nu kan dat voertuig goed rijden, maar de kwaliteit van het voertuig voor de reizigers is toch ook heel belangrijk. Minister, daarom dring ik erop aan dat u er bij de aankoop van dergelijke bussen op toeziet dat ze voldoen aan de nodige kwaliteitseisen, zowel voor de reizigers als voor de chauffeurs.

Minister Hilde Crevits: Ik herinner mij dat er met de harmonicabussen problemen zijn geweest. Ik onthoud uit uw uiteenzetting vooral dat wij goed moeten uitkijken met wat wij kopen. Dat is terecht. Ik zal die waarschuwing ook doorgeven.

Mijnheer Keulen, u zegt dat u met mijn antwoord genoeg moet nemen. Ik heb duidelijk gezegd dat die spontane staking twee oorzaken had: een probleem met het materiaal en een tekort aan technisch personeel. Er is nu een schriftelijk akkoord afgesloten tussen De Lijn en de werknemersorganisaties over de manier waarop de problemen worden opgelost. Ik ga er dus van uit dat het akkoord consequent zal worden uitgevoerd. Het incident was de druppel die de emmer deed overlopen, maar het dieperliggende probleem is het tekort aan technisch personeel. Dat zou nu geregeld moeten zijn.

Ik ben geen grote voorstander van spontane stakingen. Ik heb hierover al veel vragen moeten beantwoorden waarvan de teneur was dat dit toch niet kan. In dit geval ging het over de veiligheid van de bussen. Ik kan moeilijk commentaar geven, want ik was zelf verantwoordelijk toen ik via de media moest vernemen dat er zich bij het bedrijf een probleem voordeed.

De heer Marino Keulen: Het is goed dat u die nuance aanbrengt, minister. Maar dan is het toch nog vreemd dat De Lijn zegt dat er zich geen structureel probleem voordoet. Het doet me denken aan Comical Ali: op tv zei hij dat er geen Amerikaanse troepen in Bagdad waren, maar achter hem zag je de Amerikaanse tanks voorbijrijden. Het personeel staakt omdat er te weinig onderhoud gebeurt en er te weinig technisch personeel is, maar het bedrijf zegt dat er geen probleem is.

Minister Hilde Crevits: Wellicht hebt u mij verkeerd begrepen. De Lijn zegt dat er geen structureel probleem is met de bussen die zonder keuringsbewijs rondrijden. Er was wel een acuut personeelstekort op één stelplaats. Dat was dus geen structureel probleem. Het probleem moest wel worden opgelost. Dat bleek ook uit een eenvoudige blik op het organogram. Het probleem is opgelost na de staking. En De Lijn zegt dat er geen structureel probleem is en dat het niet zo is dat veel bussen ongekeurd rondrijden. Ik kan zelf niet alle bussen controleren.

De heer Marino Keulen: Kan men de capaciteit vergroten via de uitbesteding van een gedeelte van het onderhoud? Men kan natuurlijk zeggen dat wat men zelf doet, men beter doet. Op veel plaatsen wordt door gemeentebesturen en dergelijke veel in eigen regie gedaan, maar wordt ook een gedeelte van het onderhoud van voertuigen en dergelijke uitbesteed. Vaak vereist dat ook een specialisme van mensen waarvoor men niet genoeg werk heeft om hen permanent bezig te houden.

De heer Jan Peumans: Als men uitbesteedt, zullen de vakbonden staken tegen de gedeeltelijke privatisering van de werkhuizen. Ik weet hoe men zal reageren.

De heer Marino Keulen: Ik denk dat uw inschatting erg goed is. U kent het bedrijf. Met alle respect, maar ik zou dan toch wel eens graag hun uitleg horen. De veiligheid van bestuurders en reizigers vereist een goed onderhoud, op het juiste tijdstip.

Minister Hilde Crevits: Er is op 29 juni 2011 een cao over de reorganisatie van de technische diensten van De Lijn afgesloten. Die reorganisatie moet nog worden doorgevoerd. Ik denk dat het goed is dat die er komt. Wij moeten er gewoon voor zorgen dat het onderhoud op een goede manier gebeurt, en dat kan op verschillende manieren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over cijfers met betrekking tot verkeersongevallen - 1975 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, zelfs na veel jaren als politicus ben je soms nog verbaasd over wat je allemaal te lezen krijgt. Het is dan leuk om daarover verduidelijking te krijgen. Hier gaat het over een gereputeerde instelling, want volgens het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) wordt het aantal verkeersongevallen in ons land zwaar onderschat. Slechts 40 procent van de zwaargewonden belandt in de overheidsstatistieken. En als het over fietsers gaat, zou dit zelfs maar om 18 procent gaan, omdat weinig of geen verzekeringsinstantie of politie wordt ingeschakeld. Ik – en wellicht niet alleen ik – heb daarbij de wenkbrauwen gefronst.

De achilleshiel is blijkbaar dat de cijfers vooral van de politie komen. Uit een studie blijkt dat ziekenhuizen 2,5 keer meer zwaargewonden rapporteren dan de politie. Blijkbaar is dat dus niet enkel met cijfers over betogingen zo. Maar dit betekent vooral dat er geen controle is op de juistheid van de gegevens. Naast dit enorm verschil in cijfers blijkt ook dat het ongevallenformulier dat de politie gebruikt, meer dan 20 jaar oud is. Op zich geen probleem, maar het bevat geen informatie over de snelheid, de gordeldracht of het rijden onder invloed en andere zaken. Nochtans zijn die drie opgesomde zaken de drie speerpunten van het moderne veiligheidsbeleid en is alle info noodzakelijk om oorzaken van verkeersongevallen in kaart te kunnen brengen. Hoe kan men anders een doeltreffend beleid voeren?

Het BIVV pleit ervoor om te komen tot één centraal bestand waarin alle verkeersslachtoffers worden opgenomen. Dat zou kunnen door de gegevens van ziekenhuizen, verzekeraars, politie en parketten aan elkaar te linken. Het is gewoon zaak de computers met de bestanden met elkaar te verbinden. Deze vaststellingen zijn complete verrassingen. Reeds lang is men bezig met de ongevallenstatistieken en iedere speler weet hoe belangrijk deze zijn: meten is weten. Op zijn minst mocht men verwachten dat men van bij de ingebruikname van het systeem een goede analyse had gemaakt over hoe men tewerk moet gaan om betrouwbare gegevens te verzamelen. Onze statistieken zijn er dus veel slechter aan toe dan we dachten, maar dat kan ook betekenen dat onze aanpak van verkeersveiligheid niet altijd even correct en efficiënt gebeurt omdat wij steunen op gegevens die niet relevant of betrouwbaar kunnen zijn.

Minister, weet u of de stelling van het BIVV klopt? Indien ja, wat betekent dit dan voor onze statistieken en voor het realiseren van de doelstellingen van het Europees programma tegen 2020?

U hebt verklaard om zelf het nodige te doen om tot ongevallenstatistieken te komen die niet zo oud zijn als nu het geval is. Belangrijker is, blijkt nu, om ervoor te zorgen dat de statistieken betrouwbaar zijn. Hoe betrouwbaar is het systeem dat u wenst op te zetten? Wat is er nodig om dit betrouwbaar maken?

Hoe zult u ervoor zorgen dat de statistieken die we nog zullen hanteren tot uw systeem operationeel is, ook betrouwbaar zijn?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, de vraag van de heer Keulen interesseert me heel erg. De voorbije weken hebben we vanuit de meerderheid het initiatief genomen om een voorstel van resolutie in te dienen over deze materie (Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2011-12, nr. 1626/1). Dat is in deze commissie geagendeerd voor volgende week.

Er is al een aantal keren in deze commissie gezegd dat iedereen wil dat die registratie in Vlaamse handen gebeurt. We zitten hier met een bevoegdheidsoverschrijding. De federale overheid heeft nog heel wat bevoegdheden wanneer het gaat over de verkeersveiligheid. Ook het BIVV is een federale instelling. Het is niet zo eenvoudig om vanuit Vlaanderen zelf een registratie en analyse door te voeren. Een analyse is nochtans belangrijk voor een goed veiligheidsbeleid.

In het voorstel van resolutie dat de meerderheid heeft ingediend, hebben we een aantal vragen gesteld om onder meer via samenwerkingsovereenkomsten met de federale overheid de juiste acties te kunnen voeren en de juiste akkoorden te kunnen sluiten met verzekeringsmaatschappijen, ziekenhuizen en politie om van hen de juiste gegevens te kunnen krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dit is een heel interessante vraag, maar zelf waag ik me daar niet meer aan. Ik ben zelf ook bezig geweest met al deze problemen over stakingen, verkeersongevallenregistratiesystemen, De Lijn enzovoort. Ik heb een hele reeks van onontvankelijke vragen. Ik stop er geen tijd en moeite meer in. Ik ga liever nu mee in op de discussie dan dat ik de vraag zelf moet stellen.

Mevrouw Smaers, ik wil nog eens verwijzen naar het voorstel van decreet dat mijn fractie heeft ingediend op 26 oktober 2010 (Zie *Parl. St. Vl. Parl.* 2010-11, nr. 743/1).

Mijnheer Keulen, wat u nu vertelt over het BIVV, is ook onze opmerking geweest anderhalf jaar geleden. Wij hebben toen al gezegd dat er vandaag een onvolledige ongevallenregistratie is omwille van het ontbreken van cijfers van ziekenhuizen, verzekeringen enzovoort. In ons voorstel van decreet vragen wij om die cijfers op te nemen.

Zonder vooruit te willen lopen op de discussie van volgende week, betreur ik toch dat deze meerderheid na ons voorstel van decreet anderhalf jaar on hold te hebben gezet, erin geslaagd is om slechts een voorstel van resolutie uit te werken. Ik had van deze meerderheid meer slagkracht verwacht. Ik had van deze meerderheid een voorstel van decreet verwacht waarin wordt overgegaan tot een Vlaams ongevallenregistratiesysteem. Ik begrijp echt niet dat u enkel een voorstel van resolutie hebt ingediend. Minister, ik had veel liever dat u intussen zou hebben gewerkt aan een eigen ongevallenregistratiesysteem. Mijn vraag is dan ook welke initiatieven u anderhalf jaar na onze vraag tot het oprichten van een eigen Vlaams ongevallenregistratiesysteem al hebt uitgewerkt?

De voorzitter: Ere wie ere toekomt. De heer Decaluwe, nu gouverneur van West-Vlaanderen, heeft tijdens de vorige legislatuur een voorstel van decreet ingediend. Ik heb dat samen met hem overgenomen. We hebben daar zelfs hoorzittingen over georganiseerd. Uiteindelijk hebben we dat voorstel ingetrokken, en er is nu een voorstel van resolutie ingediend na zeer overtuigende argumenten, onder meer van mevrouw Smaers.

Mevrouw Van den Eynde, ik neem aan dat u dat hebt gelezen. Daarin stond ook dat gegevens van ziekenhuizen en dergelijke meer met elkaar moeten matchen. Dit is dus niet nieuw. U hebt echter wel een punt wanneer u zegt dat daar vorige legislatuur werk van gemaakt zou worden. Het bleek echter wat moeilijker dan verwacht.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dat is heel triest, voorzitter. Zeven jaar later is er nog altijd helemaal niets. Als u het initiatief hebt genomen, dan hebt u het voorstel van decreet ingetrokken. Ik vind het jammer dat daar toen niet over gestemd is.

De voorzitter: De heer Van Der Taelen heeft het woord.

De heer Luckas Van Der Taelen: Statistieken zijn vaak dramatisch, maar ze zijn noodzakelijk om een politiek te bepalen. Statistieken leggen vast wat er gebeurt na een ongeluk maar vaak niet wat er vijf of zes dagen later gebeurt met de slachtoffers. Vaak worden mensen die zwaargewond zijn op het ogenblik van het ongeluk in de statistieken opgenomen als zwaargewond terwijl ze soms enkele dagen nadien overlijden. Natuurlijk, het is een beetje cynisch om dat zo uit te leggen, maar dat maakt wel een groot verschil. Om het aantal dodelijke slachtoffers bij ongevallen te kunnen tellen, zou men ook de overlijdens over een langere periode moeten meerekenen.

Fietsongevallen zijn een zeer miskend domein. Veel van die ongevallen worden zelfs niet geregistreerd: het is een heel andere situatie dan een verkeersongeval met auto's waar

onmiddellijk politie en verzekeringen bij betrokken worden. Bij fietsers is dat veel minder het geval. De statistieken zijn eigenlijk een beetje onbetrouwbaar. Men kan ervan uitgaan dat ze het probleem onderschatten.

Minister, u bent zich waarschijnlijk wel bewust van mijn eerste opmerking over de mensen die enkele dagen na een ongeval overlijden. Het is spijtig dat zij niet worden opgenomen in de statistieken. Dat vervalst de ernst van de zaak. Twee, is er een specifieke aanpak voor fietsslachtoffers?

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

De heer Steve D'Hulster: Het gaat niet op te zeggen dat er de afgelopen jaren niets is gebeurd inzake ongevalanalyse en -registratie. Er zijn heel wat onderzoeken gebeurd, onder meer het diepteonderzoek fietsongevallen dat we een tijdje geleden hebben besproken. Er zijn ook nog andere initiatieven opgezet. We blijven wel met het structurele probleem zitten dat er verschillende overheden mee bezig zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik vind het verschrikkelijk dat we een eigen ongevalanalyse-instituut per decreet zouden oprichten, terwijl de politie geen aangepaste formulieren heeft om bij ongevallen de juiste gegevens in het systeem in te voeren. Ik vind trouwens dat we in dit land moeten proberen samen te werken en databanken met elkaar moeten matchen.

Ik heb deze problematiek in de laatste maanden zelf al meerdere malen op tafel gelegd in deze commissie. Ik heb initiatieven genomen. Ik ben blij dat de heer D'Hulster verwijst naar de fietsongevallen. We hebben er 8000 laten onderzoeken, mijnheer Van Der Taelen, in de politiezone Antwerpen. Dat is daar gebeurd omdat die zone schitterend registreert. Bij een fietsongeval noteren ze alle details. Dat moet nauwkeurig gebeuren, anders kan het beleid daar niets mee. We zijn daar volop mee bezig. Die 8000 ongevallen zijn door ons, samen met de politie, geanalyseerd. Maar een instituut oprichten zonder dat de mensen aan de basis in staat worden gesteld om degelijk te registreren, heeft geen zin. In de feiten zal er niets veranderen of verbeteren. Het debat over het voorstel van resolutie moet nog komen, ik zal daar niet bij zijn. Ik geef er de voorkeur aan om samen met de federale overheid en de politie te kijken op welke manier het beter kan.

De verkeersongevallenstatistieken worden momenteel gepubliceerd en beschikbaar gesteld door de federale overheid, namelijk door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) van de FOD Economie. Deze officiële statistieken zijn het resultaat van een aantal statistische controles en, mijnheer Van Der Taelen, de categorie 'doden dertig dagen' wordt daaraan toegevoegd. We moeten er wel vrij lang op wachten.

De eerste cijfers zijn niet volledig. Na twee dagen krijgen we voorlopige cijfers. Daar zijn de 'doden dertig dagen' nog niet aan toegevoegd. Na een half jaar tot een jaar krijgen we de definitieve cijfers. Alle zwaargewonden die in het ziekenhuis binnen de tijdspanne van dertig dagen na het ongeval overlijden, worden correct geregistreerd. Het is een beetje luguber om het zo te zeggen. Ik voel me gefrustreerd dat het allemaal zo lang duurt. U hebt een punt, in feite geeft alleen de definitieve lijst een correct beeld.

We hebben in de plenaire vergadering nog niet zo lang geleden actuele vragen over ongevallencijfers behandeld. Dat waren de voorlopige cijfers, niet de definitieve, voor het jaar 2010. De 'doden dertig dagen' moesten er nog aan worden toegevoegd.

De officiële verkeersongevallenstatistieken – de heer Keulen merkt het terecht op – worden gebaseerd op de verkeersongevallengegevens die geregistreerd worden door de politiediensten. Ook in bijna alle Europese landen worden de officiële verkeersongevallenstatistieken gebaseerd op de politieregistratie. We staan daarmee niet alleen, dat gebeurt bijna overal op dezelfde manier.

Zijn deze statistieken absoluut 100 procent volledig? Neen, absoluut niet. Ik geef een voorbeeld: als de politie niet op de hoogte wordt gebracht en er geen proces-verbaal wordt opgesteld, dan kan het verkeersongeval uiteraard niet worden geregistreerd en in de ongevallenstatistieken terechtkomen.

Zijn deze gegevens betrouwbaar? Op dit ogenblik is dit de meest betrouwbare informatie, maar ik weet dat er nog heel wat hiaten en knelpunten zijn. Ik kom daar nog op terug. Een ongeval kan niet worden geanalyseerd als men alleen maar weet dat er een ongeval is gebeurd. Men heeft echt wel meer gegevens nodig.

Tijdens het overleg met commissaris-generaal Catherine De Bolle heb ik dit aangekaart en uitvoerig besproken. We maakten de afspraak om samen met alle betrokken actoren die hiaten en knelpunten die bekend zijn, niet alleen op te lijsten maar ook trachten op te lossen. Ik denk bijvoorbeeld aan de specifieke lokalisering van de verkeersongevallen. Dat is voor mij zeer evident. Er bestaat een machientje voor. Met één druk op de knop kan men exact vastleggen waar het ongeval gebeurd is. Er zijn een aantal moderne systemen die vandaag bestaan, wat ertoe zou moeten leiden dat je heel gedetailleerde informatie kunt invullen bij de aangifte of als de politie ter plaatse komt. Mevrouw De Bolle is daar ook van overtuigd. We kijken dus uit op welke manier we dat kunnen verbeteren.

Het volgende probleem is of onze huidige verkeersongevallengegevens voldoende informatie bevatten. Ik heb het hier al gemeld, het verkeersongevallenformulier bevat vandaag te weinig specifieke informatie. Ik geef enkele voorbeelden: er is de snelheid van het voertuig, de gordeldracht, het al dan niet onder invloed rijden. Dat bevat wel wat standaardinformatie, bijvoorbeeld het geldende snelheidsregime op de plaats van een ongeval, de vermelding van de resultaten van uitgevoerde alcohol- of drugtests. Dat staat in het vak 'varia' van het verkeersongevallenformulier. Om een goede analyse te kunnen maken, heb je meer detailinformatie nodig. Daarin moeten we dus investeren.

De commissaris-generaal is daarvan op de hoogte, maar ze zegt ook dat sommige zaken niet onmiddellijk ter plaatse afleidbaar zijn. Bijvoorbeeld wordt de werkelijk gereden snelheid van een voertuig bij sommige verkeersongevallen pas achteraf vastgesteld door een verkeersexpert die ter plaatse komt. We moeten er dus voor zorgen dat die gegevens op de een of andere manier in onze databank terechtkomen. Bij dodelijke verkeersslachtoffers wordt er blijkbaar niet zo vaak nog een bijkomende bloedanalyse gedaan. Bepaalde zaken weten we minder goed, en dat is ook logisch.

Daarom moet het verkeersongevallenformulier worden gemoderniseerd. De Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV) heeft in 2011 hierover een heel concrete aanbeveling geformuleerd. De commissie vraagt met aandrang dat alle betrokken partijen zich maximaal inzetten om de kwaliteit van de ongevallenregistratie zo snel mogelijk te optimaliseren. Zeer concreet stelt die commissie dat het gaat om de ongevallenregistratie aan te passen aan de resultaten van de studie 'Exploitatie van verkeersveiligheidsgegevens', op basis waarvan een nieuwe ongevallenregistratie werd ontwikkeld. Er ligt dus vandaag een concreet voorstel op tafel. Dat zou moeten worden ingevoerd en dan zijn we al een hele stap vooruit. Het is niet zo dat er de voorbije zeven jaar niets is gebeurd. Er is een voorstel en het komt er nu op aan dat geïmplementeerd te krijgen.

De vaststelling dat de verkeersongevallencijfers zoals die worden geregistreerd door de politiediensten, niet 100 procent volledig zijn, geldt niet alleen voor ons land. Ik wil dat hier wel nuanceren. Het BIVV stelt dat onderregistratie van letselongevallen in alle landen voorkomt. De indicator 'doden dertig dagen' wordt door Europa en alle landen gehanteerd die kwantitatieve verkeersveiligheidsdoelstellingen hebben vooropgesteld. Zo ook België en Vlaanderen. Vandaag is die indicator een van de betrouwbaarste die in België aanwezig is. Als je definitieve cijfers hebt, worden die zaken toch vrij betrouwbaar opgenomen.

Daarnaast is het zeker nuttig om alle bestaande databanken in verband met verkeersongevallen, zoals politiegegevens, ziekenhuisgegevens en verzekeringsgegevens, met elkaar trachten te linken. Iedereen die daar kritiek op heeft, heeft een punt. Dat gebeurt vandaag te weinig. Databanken zijn er voldoende, iedereen registreert van alles, maar ze communiceren veel te weinig met elkaar. Geen enkele informatiebron kan een compleet juist beeld geven van het totaal aantal verkeersongevallen dat in Vlaanderen gebeurt.

Ook niet-politionele databanken kampen met onvolledigheden. Geven de ziekenhuisdata bijvoorbeeld altijd volledig en gedetailleerd weer of het al dan niet om een slachtoffer van een verkeersongeval gaat? Er zijn veel gegevens, er zijn veel databanken, ze spreken niet met elkaar en die registratie kan beter worden afgestemd.

Niet alle verkeersongevallen worden aangegeven aan verzekeringsmaatschappijen. Ook die kunnen geen volledig beeld geven. Mocht je ze kunnen linken, dan zou je wel een volledig beeld krijgen. Tot op heden blijven de politiegegevens de meest gedetailleerde en meest toegankelijke informatiebron in verband met de verkeersongevallen die op de openbare weg plaatsvinden.

Wat de doelstellingen betreft, die blijven onverkort van toepassing. Daartoe werden duidelijke engagementen genomen. We hebben ook een verkeersveiligheidsplan, waar de doelen wat scherper zijn gesteld. Vandaag is de politionele registratie de meest gedetailleerde en meest toegankelijke informatiebron. De registratie en de analyse die erop volgt, staan zeer hoog op mijn politieke agenda. Ik heb niet alleen met de commissaris-generaal gesproken. Ik heb ook een uitgebreid overleg gehad met Melchior Wathelet, de nieuwe federale minister van Mobiliteit. Ik hoop heel binnenkort de federale minister van Binnenlandse Zaken, Joëlle Milquet, te zien. Enkele weken geleden was er een afspraak, maar die is mislukt, en ik hoop dat we elkaar heel binnenkort zien.

Resultaat van dit alles is onder andere dat een Werkgroep Ongevallenregistratie en -analyse op Vlaams niveau is opgericht. Men is zich van het probleem bewust. Het staat op de agenda en er liggen bepaalde zaken klaar. In overleg met de federale politie heb ik alle relevante stakeholders uitgenodigd, zoals Centrex Wegverkeer, het BIVV, de Vaste Commissie van de Lokale Politie en het Steunpunt Verkeersveiligheid. We hopen nog voor het zomerreces bijeen te komen. De focus ligt in de eerste plaats op een meer nauwkeurige registratie en op een correcte lokalisering van de verkeersongevallen. Alles begint daar. Als het gebeurt, moet je weten dat het is gebeurd, maar je moet ook voldoende accuraat materiaal hebben aan de basis.

Ik verwijs ook naar sommige moderne technieken die nu worden toegepast – ze zijn wel nuttig. In Antwerpen neemt men foto's van de plaats van het ongeval en nadien vult men die in de databank in. Fotogrammetrie is dat. Het loopt vrij goed en het wordt vandaag duurzaam gebruikt.

Ik kom dan nog even terug op wat de heer D'Hulster daarnet zei. Ik verwees toen naar de fietsers. Mevrouw Van den Eynde, er is nog een diepteonderzoek: zeer recent hebben we een diepteonderzoek gedaan naar alle ongevallen met vrachtwagens en zwakke weggebruikers in de provincies Oost- en West-Vlaanderen. We hebben een aantal afgesloten gerechtelijke dossiers genomen die heel wat specifieke informatie bevatten, om heel de problematiek van de dodehoekongevallen nog eens duidelijk in kaart te kunnen brengen en te verhelpen.

Vandaar mijn opwinding daarnet: het is niet zo dat er niets gebeurt. We proberen echt wel om zeer actief aan de slag te gaan met de gegevens die we hebben. Ik denk ook dat we voldoende inhoudelijke en technische kennis in huis hebben. Ik vind het ook van belang dat we goed kunnen samenwerken met die politiediensten. Het heeft geen zin om het allemaal zelf te willen doen. We moeten gewoon die samenwerking zo sterk mogelijk maken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u loopt over van goede wil. Ik zeg dat zelfs niet met een cynische bijbedoeling, ik meen dat ook. We leven vandaag echter in de 21e eeuw, de eeuw van de digitalisering. U geeft een aantal praktische redenen waarom dingen worden vertraagd, dingen niet helemaal lopen zoals dat zou moeten of dingen nog niet met elkaar zijn gelinkt.

Metten is weten. Alles is uiteindelijk wiskunde. Statistiek is eigenlijk de fundering van elk beleid. Databanken met elkaar laten spreken, ik weet dat het gemakkelijker gezegd dan gedaan is, maar op een bepaald ogenblik zullen er toch resultaten moeten zijn. U kunt ook niet zeggen dat deze commissie ongeduldig is wat dat betreft. Vandaag gebeuren er een aantal dingen op het vlak van de bestrijding van sociale en fiscale fraude, en dat gebeurt vooral door databanken met elkaar in verbinding te brengen. Ik meen dat dit ook kan voor dingen die helemaal buiten dat beleidsveld liggen, zoals de verkeersveiligheid. Ook die databanken kunnen met elkaar in contact worden gebracht. Er is de ongevallenregistratie en het inschakelen van digitale instrumenten.

Soms is het ook goed om eens te kijken naar het buitenland. Ik heb zes jaar op uw stoel mogen zitten. Ik mag nu burgemeester zijn. Wat me altijd opvalt, is het volgende. We hebben 12 kilometer gemeenschappelijke grens met Maastricht. Voorzitter, u weet dat. Als ik aan mijn diensten dan zeg dat we eens moeten kijken hoe ze dat daar aanpakken, dan antwoorden ze meteen: “Ja, maar dat is in Nederland.” Dan zeg ik: zouden we daar nu eens nooit iets van kunnen leren? Vooral als het gaat over die dingen, zijn zij soms vooruit met een aantal zaken. Minister, dit is niet uw bevoegdheid, maar ik verwijs bijvoorbeeld naar het feit dat de politie bij verkeersongevallen al heel lang met digitale fototoestellen werkt. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ik zeg er toch ook bij dat u daar niet voor bevoegd bent. U bent zo geagiteerd. Drink eens. Dit is gewoon sympathiek bedoeld.

Daar verloopt de afhandeling van verkeersongevallen een stuk vlotter en sneller. Bij ons heeft men een reactie van: er zou wel eens iemand naar een soort Raad van State kunnen stappen, omdat het allemaal niet volgens de wettelijke beschikkingen is gebeurd. Ondertussen is er sprake van een economische schade van tienduizenden, honderdduizenden euro's omdat mensen gewoon staan te dampen in de file. Dan heb ik het nog niet over de ecologische schade door die uitstoot.

Ik geloof u op uw woord. Ik geloof ook uw uitleg. Ik denk echter dat u uw diensten moet aansporen, dat u eens de karwats moet hanteren. U moet hen erop wijzen dat we de analyse en de problemen kennen en hen aansporen om met maatregelen en resultaten voor de dag te komen op het vlak van een verbeterde ongevallenregistratie.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik begrijp uw frustraties. Die zijn uiteraard ook wel terecht. We leven in een heel logge federale overheidsstructuur, die eigenlijk op veel vlakken helemaal niet goed werkt. Ik heb ook helemaal niet willen zeggen dat u niets hebt gedaan. Ik weet wel dat u al heel wat inspanningen hebt geleverd. Ik heb u ook al meermaals ondervraagd over die dodehoekongevallen, over de fietsongevallen. We leven in een sterk gemoderniseerd en welvarend land. We verwachten dan ook dat zulke dingen beter werken. De heer Keulen heeft er al op gewezen: we beschikken over ICT, en toch slagen we er niet in om een registratiesysteem op te zetten, omdat een aantal diensten slecht werken.

U mag me niet verkeerd begrijpen, maar ik vind het wel heel belangrijk dat Vlaanderen werkt aan een eigen verkeersongevallenregistratiesysteem. Mocht de staatshervorming worden doorgevoerd, dan wordt de verkeersveiligheid toch wel een van de belangrijke taken van de Vlaamse overheid. Daarom pleit ik echt voor het opzetten van een eigen Vlaams verkeersongevallenregistratiesysteem. Ondertussen – daarin hebt u gelijk – zult u echter nog moeten onderhandelen en verder samenwerken met de federale overheid om dit te kunnen

bewerkstelligen. Ik begrijp dat u vandaag nog niet kunt zeggen dat u klaar bent voor een Vlaams verkeersongevallenregistratiesysteem, maar het lijkt me dat dit toch de doelstelling moet zijn voor de komende legislatuur, hopelijk.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil nog even reageren op wat mevrouw Van den Eynde daarnet heeft gezegd. Ondertussen is haar reactie al wat milder. Naast wat een Vlaams minister op dit ogenblik kan doen, is er ook nog een belangrijke stap voorwaarts gezet met die zesde grote staatshervorming. We zijn erin geslaagd de bevoegdheden van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) over te hevelen. Daardoor zal de Vlaamse minister van Mobiliteit heel wat meer coherente middelen in handen krijgen en kunnen komen tot een meer coherent verkeersveiligheidsbeleid. Ik ben ervan overtuigd dat dan veel beter zal kunnen worden ingezet op die registratie en de Vlaamse noden, terwijl dat nu vaak moeilijkheden geeft. We hebben dat al ettelijke malen gehoord. Mevrouw Van den Eynde, ik ben het dus niet met u eens dat er niets is gebeurd. Ook op het vlak van die staatshervorming is er een en ander gebeurd waardoor Vlaanderen in de toekomst toch weer meer middelen in handen zal krijgen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil jullie er alleen maar van overtuigen dat het niet alleen een kwestie van goede wil is. Wij zijn klaar. We kunnen analyseren en weten op welke manier we het moeten aanpakken. De politie wil graag gebruikmaken van de basistools waarnaar jullie verwijzen. Antwerpen maakt op dit ogenblik al gebruik van de fotogrammetrie en beschikt over een toestel om heel snel de juiste gegevens te kunnen ingeven. Iedereen weet op welke fronten er moet worden geïnvesteerd. We zijn klaar om zelf te kunnen registreren. De ruimtelijke ordening, de verkeerscontext in Vlaanderen is anders dan in Wallonië. Het is dan ook logisch dat wij bijvoorbeeld wel die ongevalanalyses van vrachtwagens willen om de dodehoekongevallen in beeld te brengen omdat die bij ons een groot probleem vormen. Ik denk dat we daar al wat stappen hebben gezet.

Het is echter niet alleen een kwestie van databanken te linken, mijnheer Keulen. Dat is ook belangrijk en het kan, aangezien de werkgroepen opnieuw actief geworden zijn. Als de politie de juiste tools in handen heeft, zal de dataverzameling sowieso veel efficiënter gebeuren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de coördinatieproblemen bij wegenwerken - 1999 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, minister, collega's, het is toch wat met die wegenwerken. U zult mij straks onmiddellijk antwoorden dat wegenwerken noodzakelijk zijn. Dat is natuurlijk heel juist. Maar er is toch geen reden om die werken zo ongecoördineerd en tergend langzaam te laten verlopen?

Minister, meer dan twee jaar geleden, meer bepaald op 27 mei 2010, heb ik in deze commissie met een vraag om uitleg het debat over de coördinatie van de wegenwerken aangewakkerd en de aanzet gegeven voor een voorstel van resolutie dat in oktober 2010 werd ingediend en op 4 mei 2011 werd goedgekeurd in de plenaire vergadering. Het is niet onbelangrijk dat dit voorstel van resolutie gedragen werd door de meerderheid en dat de heer de Kort samen met mij het voortouw heeft genomen om ervoor te zorgen dat het ook werd goedgekeurd. Het is alleen spijtig dat de uitwerking van de resolutie tot op vandaag dode letter gebleven is.

Het thema coördinatie van wegenwerken komt geregeld terug in het politieke debat. Het thema is nu natuurlijk brandend actueel. Sinds maart zijn al zeven van de vijftien grote werken op onze snelwegen gestart. De piek van de wegenwerken situeert zich in de zomermaanden. Het vergt een hoge mate van coördinatie om de hinder zo veel mogelijk te beperken.

Minister, in december 2007 lanceerde u de website www.wegenwerken.be. De website doet dienst als het centrale instrument van het Coördinatiepunt Wegenwerken (CPW) om alle geplande werken langs Vlaamse wegen in kaart te brengen, conflicten weg te werken en dus beter te coördineren.

De coördinatie van wegenwerken staat echter nog niet op punt. Een voorbeeld uit de regio Zuid-West-Vlaanderen staft die vaststelling. Sinds het Agentschap Wegen en Verkeer op de E17 in de richting van de Franse grens, op het op- en afrittencomplex van Waregem – inmiddels op het op- en afrittencomplex van Deerlijk –, gestart is met het vernieuwen van de toplaag, is de regio nog nauwelijks vlot bereikbaar. Komende van Gent is het niet mogelijk om de E17 te verlaten in Waregem – inmiddels wel in Waregem, maar niet meer in Deerlijk – tussen 19 uur 's avonds en 10 uur 's morgens. Daarenboven is er tussen Deinze en Waregem dagelijks filevorming op de E17 wegens die wegenwerken. Die wegenwerken schuiven wel op, maar de file blijft en schuift nu op richting Kortrijk. Afrijden in Kortrijk is ook al geen sinecure. Zoals u weet, zijn daar ook werken aan de gang – en dan nog eens door dezelfde aannemer.

De slimme chauffeur die beslist om de wegenwerken te omzeilen, denkt dan te kunnen afrijden in Kruishoutem om de oude baan Gent-Kortrijk te nemen. Dat is echter ook geen optie, omdat in Sint-Eloois-Vijve de Gentseweg onderbroken is ter hoogte van de voortzetting van de ring van Waregem richting Wielsbeke. Er zit dus niets anders op dan in de file te gaan staan of eventueel een gigantische omweg te maken via een van de andere afritten.

Toen ik op 27 mei 2010 een vraag om uitleg stelde, was de rotonde van Wielsbeke zeer actueel. Vandaag, 14 juni 2012, is diezelfde rotonde nog steeds een grote werf en nog steeds in een richting onderbroken. Ongelooflijk maar waar. In Vlaanderen heeft men vandaag ongeveer vier jaar nodig voor de heraanleg van een weg en een rotonde.

U zou kunnen zeggen dat het om een eenmalige situatie gaat. Maar komende vanuit Gent richting Kortrijk, kun je de kant Zwevegem nemen. Welnu, als je vanuit Deerlijk naar Zwevegem wilt, bots je dan weer op een spoorwegovergang. Die spoorwegovergang is volledig onderbroken. Je kunt er dus zelfs niet met de fiets of te voet over. Zelfs Jan Spier zou er, met de auto op zijn ene hand, niet over geraken.

Omrijden via Vichte richting Zwevegem is ook geen optie, want daar is er een gat van ongeveer tweeënhalve meter diep en drie meter breed. Dat gat werd door Aquafin gegraven voor een nieuwe riolering.

De groenen blinken hier uit door hun afwezigheid, want inmiddels heeft de heer Van Der Taelen deze commissievergadering verlaten. Ik wou wat groen doen en de fiets gebruiken. Ik wou vanuit Bavikhove naar Heestert-Zwevegem fietsen langs het jaagpad. Dat jaagpad loopt langs de vaart Kortrijk-Bossuit. Wat stelde ik vast? Het jaagpad is langs beide kanten onderbroken. De fiets is op dat ogenblik dus ook geen alternatief voor de groene, fietsende jongens onder ons. Dat is een van de vele voorbeelden in heel Vlaanderen die bewijzen dat het Coördinatiepunt Wegenwerken er niet in slaagt te doen wat het zou moeten doen, namelijk wegenwerken coördineren.

Een van de grote pijnpunten van dit coördinatiepunt – dat gaf u twee jaar geleden zelf al aan – is dat sommige initiatiefnemers werkzaamheden niet aanmelden maar toch uitvoeren. U zei toen dat de reden daarvan is dat slechts op vrijwillige basis al de nodige informatie wordt ingegeven in het CPW. Er is geen enkele structurele verplichting opdat alle betrokken actoren

de noodzakelijke informatie aangaande wegenwerken zouden ingeven in het CPW. Ik vind dat bevreemdend, omdat bij mijn weten elke overheid, of het nu een gemeente, een provincie of de Vlaamse overheid is, vergunningen nodig heeft bij het uitvoeren van werken. Het is toch bij de overheid in al haar geledingen dat je die vergunningen aanvraagt. Het zou toch gemakkelijk op te lossen zijn door er in een overgangsfase voor te zorgen dat de betrokken overheden instaan voor het bijhouden van die vergunningen en die werken zodat coördinatie mogelijk is.

Minister, om dat euvel te verhelpen verwijst u graag naar het Generiek Informatieplatform Openbaar Domein (GIPOD). Het GIPOD streeft ernaar om alle informatie betreffende de hinder op het openbaar domein te bundelen en beschikbaar te maken. De koppeling met het CPW is gepland in 2012. In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 16 september 2011 liet u ook nog weten: “In een volgende fase is het de bedoeling om de werking van het GIPOD decretaal te verankeren, zodat we steeds kunnen beschikken over een centraal platform, waar alle informatie over wegenwerken terug te vinden is en waardoor een optimale afstemming tussen de verschillende geplande werkzaamheden makkelijker wordt.” Parole, parole, parole. Ik zou zeggen: luister vooral naar mijn woorden maar kijk niet naar mijn daden. Concreet hebben we nog niets gezien.

Na mijn vraag om uitleg van 27 mei 2010 in de commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken ontspon zich een uitgebreid debat. In die gezamenlijke resolutie vragen we een engagement van de minister om daar iets aan te doen. Ik neem aan dat wanneer we zo een resolutie goedkeuren, het toch de bedoeling is dat daarmee iets wordt gedaan. Ik neem aan dat de werking van het parlement niet zal worden gemeten aan het aantal resoluties die we mooi bundelen voor het nageslacht, dat ze nooit zal lezen. Ik neem aan dat we hier resoluties met elkaar afspreken en goedkeuren opdat er iets mee gebeurt.

Nu staan we voor een zomer vol wegenwerken en is het een ideaal moment om het dossier van de coördinatie van wegenwerken samen met de betreffende resolutie nog eens onder de aandacht te brengen in de commissie. Laat ons niet vergeten dat dit niet over toerisme gaat, waarbij men een andere toeristische route kan nemen. Het gaat wel over een wegennet dat wordt gebruikt door mensen die alle dagen economisch actief zijn voor de maatschappij en die zich inzetten om op een aanvaardbare tijdsspanne van punt A naar punt B te geraken om aan hun professionele verplichtingen te kunnen voldoen.

Minister, er staan de komende maanden heel wat wegenwerken op het programma. Hoe zult u zorgen voor een goede coördinatie van die wegenwerken, rekening houdend met het feit dat het Coördinatiepunt Wegenwerken in de praktijk ruimschoots onvoldoende blijkt om in die coördinatie te voorzien? Wanneer zal het GIPOD operationeel zijn en hoever staat het met de koppeling van het GIPOD en het CPW? In welke mate voorziet het GIPOD in een structurele verplichting voor alle betrokken actoren zodat alle werken worden opgenomen en coördinatie mogelijk is? Op welke manier zal die decretale verankering gebeuren? Hoe ziet u dat? Hoe ver staan uw diensten daarmee? Hoe zult u de gemeenten verplichten om hun wegenwerken af te stemmen met die van de naburige gemeentebesturen? In welke sancties voorziet u om ervoor te zorgen dat de opdrachtgevers van wegenwerken hun plichten inzake kennisgeving en melding van wegenwerken nakomen? Werd met de nutsmaatschappijen, waarvan er vele parastataal zijn, al een protocol afgesproken waarin minstens staat dat zij zelf verantwoordelijk zijn voor coördinatiefouten ten gevolge van nalatigheden inzake de kennisgeving en melding van wegenwerken? Zo ja, welke nutsmaatschappijen hebben dit protocol ondertekend? Zo neen, binnen welke termijn zult u werk maken van een dergelijk protocol?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, collega Sabbe, reeds vorige legislatuur heeft minister-president Peeters, toen nog minister en onder meer bevoegd voor de openbare werken, geantwoord op mijn vraag om uitleg over de gebrekkige coördinatie van de

wegwerkzaamheden, dat er een aantal concrete initiatieven zouden worden genomen. Onder meer was dat een omzendbrief met daarin een code voor de beperking van de verkeershinder bij wegwerkzaamheden en een bereikbaarheidsadviseur bij elke provinciale afdeling. Er zouden ook provinciale coördinatiepunten worden opgericht. Minister Peeters haalde toen aan dat het coördinatiepunt per provincie zeer belangrijk zou worden. Ik citeer de minister: “Het zal zeker de coördinatie doen voor alle werken op de gewestwegen. De taak bij werken op de gemeentewegen en de resterende provinciewegen moeten verder worden geconcretiseerd, maar ik zal al zeker voor mijn bevoegdheden de nodige stappen zetten.”

Minister, hoe ver staat het ondertussen met deze coördinatiepunten? In hoeverre zijn ze geconcretiseerd, en vooral, in hoeverre zijn ze werkzaam, zodat de wrevel die wegwerkzaamheden onvermijdelijk met zich meebrengen, tot een minimum kan worden beperkt?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Een aantal maanden geleden heb ik een vraag gesteld over de hoeveelheid bezoekers van de website www.wegenwerken.be. Uit het antwoord van de minister bleek dat er heel wat bezoekers op die site informatie zoeken over de wegenwerken. Op zich bewees het aantal bezoekers volgens mij toch al het succes van die website. Het is natuurlijk niet perfect op dit ogenblik. We hebben hier al dikwijls gevraagd, onder meer in een resolutie, naar meer afstemming en naar het verplichtend maken of aanmoedigen van het invoeren in de databanken van werken door zowel de gemeenten als door de opdrachtgevers van intercommunales. Zodra al die gegevens worden weergegeven, zal het succes nog groter zijn.

Ik wil er ook op wijzen dat wat de coördinatie van werken betreft, naast inlichtingen via websites zoals www.wegenwerken.be, voor mij de eigenlijke coördinatie en het uitvoeren van het project samen met alle betrokken partners die ook het veld informeren, nog veel meer van belang zijn. Bij heel wat grote wegenwerken op autosnelwegen waartoe de minister de opdracht heeft gegeven, gebeurt er voor de werken worden uitgevoerd, een hele coördinatie met alle betrokken partners. Ook de gebruikers van de weg maken deel uit van de projectcoördinatie, ik meen via Touring. Ik denk dat er heel wat informatie over de werken doorsijpelt naar de gebruikers. Er zijn ook afstemmingen en er worden afspraken gemaakt over de inrichting en de uitvoering van de wegenwerken.

Ik wil het toch even hebben over de E313, maar dan als een goed voorbeeld. Werken zijn natuurlijk lastig, ik ervaar er ook hinder van. Ik vermoed dat iedereen er hinder van ondervindt, maar de werken zijn noodzakelijk. Ik merk toch ook dat heel wat gebruikers van die weg door de wegenwerken beseffen en aanvoelen dat alles snel en spoedig wordt geregeld. We zien de mensen effectief 's nachts en in het weekend werken. Het zijn elementen die erop wijzen dat er hard en goed aan wordt gewerkt.

Mijnheer Sabbe, ik wil nog heel kort verwijzen naar het initiatief van de bereikbaarheidsadviseurs. Als u moeilijkheden ervaart op de weg, kunt u ook nog altijd, zeker als zelfstandige, contact opnemen met de bereikbaarheidsadviseur van UNIZO, die u heel goed zal informeren over alle werken in de buurt.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, ik zou me graag willen aansluiten bij de toon van de opmerkingen van mevrouw Smaers. We hebben het hier in de commissie al over andere voorbeelden gehad, bijvoorbeeld de werken vorige zomer aan de Brusselse ring. Toen was heel duidelijk dat de methodiek, de manier van werken en de coördinatie, zijn vruchten heeft afgeworpen. Was dat niet gebeurd, dan hadden we met die werken zeker en vast de klassieke files meegemaakt. Het is een mooi voorbeeld van een geslaagde aanpak.

Voor de rest denk ik, mijnheer Sabbe, dat u blijkbaar wat pech hebt gehad. Op basis van het voorval bij u in de regio, hebt u die toestand veralgemeend voor heel Vlaanderen. Ik merk toch dat de werken voor de komende zomer nu ook breed en op voorhand aangekondigd worden in de pers.

Ik ben heel tevreden dat er hier nog heel wat werkzaamheden worden aangekondigd, terwijl er in de ons omliggende landen, zoals in Nederland, eerder wordt bespaard op wegenwerken. Ik ben tevreden dat er hier verder in wordt geïnvesteerd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik wil graag eerst een algemene opmerking maken. Ik voel me bijna persoonlijk beledigd door wat de heer Sabbe hier komt orakelen, zeker wanneer hij “parole parole” gebruikt.

Ik ga er toch van uit dat u allen de toestand van ons wegennet en ons snelwegennet kent. Ik heb me al heel vaak moeten verdedigen in antwoord op de vragen hoe het zo ver is kunnen komen, hoe ik de zaak zal aanpakken en of ik er toch zeker voor kan zorgen om in 2015 klaar te zijn met de werken. Nu word ik aangevallen over het feit dat we alles doen wat we kunnen om in 2015 klaar te zijn en om de snelwegen terug in een goede staat te krijgen. Ik kan dat niet door de kabouterijtjes laten doen in één nacht, dat gaat niet.

Ik ben ook beledigd omdat ik en mijn organisatie hier worden afgeschilderd als een bende mensen die niet nadenken. Ik ga niet 's avonds aan mijn computer zitten om te bekijken waar, op welke snelwegen, ik de volgende week eens werken zal laten uitvoeren. Sinds twee jaar roepen we alle organisaties van weggebruikers bij ons en wordt er twee keer per jaar samen gezeten om te bekijken wat ons wegennet, ons snelwegennet, aan wegwerkzaamheden aankan. Dat betekent natuurlijk dat er geschoven moet worden.

Er werd mij gevraagd om te proberen om meer 's nachts te werken. Ik geloof zelfs dat het de LDD-fractie was die mij zei dat ik meer 's nachts moet werken omdat werken overdag te moeilijk zijn. We doen dat nu, onder meer in de zone die de heer Sabbe nu als slecht voorbeeld aanhaalt. Daar wordt 's nachts gewerkt. Dat betekent natuurlijk dat men tijdens de dag door een werfzone rijdt: men mag blijven rijden, maar iets trager. De werken zullen duren tot 15 juli, er zal dus nog een paar weken miserie zijn, daarna is het daar weer oké.

Vorig jaar hebben we op de E17 gewerkt. De reacties van de mensen daar waren unaniem: goed gecoördineerd, goed uitgevoerd, heel tevreden over de manier waarop de werken uitgevoerd zijn. Ik krijg die reacties ook op veel andere plaatsen. Het viaduct van Vilvoorde hebben we op een heel moeilijk moment aangepakt. Eerst zei men dat we in de vakantie moesten werken, maar als we in de vakantie werken, komt er kritiek dat de mensen niet meer naar de luchthaven kunnen en dat we niet tijdens de vakantie mogen werken. We moeten de wegenwerken natuurlijk kunnen doen.

Om met de snelwegen te starten, proberen we echt wel om zo veel en zo intens mogelijk te werken, om de werken ook zo goed mogelijk uit te voeren en om ervoor te zorgen dat de doorstroming van het verkeer ook op een fatsoenlijke manier kan gebeuren.

Daarnaast zijn er natuurlijk ook heel wat werken aan de gewestwegen. Ik krijg hier en daar kritiek. Men zegt: “Ja, Crevits, het is allemaal goed en wel dat je werkt op de snelwegen, maar je mag de gewestwegen niet verwaarlozen”. Ik weet niet of u de toestand kent, maar ook op onze gewestwegen werd heel veel schade berokkend en zijn er heel zware investeringen nodig.

Het is een zeer moeilijke klus om ervoor te zorgen dat al die wegenwerken goed op elkaar zijn afgestemd. Ik zal me door niets of niemand, tenzij natuurlijk de werkgroep die mee kiest welke werken we uitvoeren, laten tegenhouden om ervoor te zorgen dat ons wegennet in een goede staat geraakt.

Collega's, om de wegenwerken van de Vlaamse overheid beter op elkaar af te stemmen, is het Coördinatiepunt Wegenwerken opgericht. De opdrachtgevers van wegenwerken kunnen hun geplande werken invoeren, zodat er een conflictdetectie kan plaatsvinden. Dat gebeurt vandaag ook voor alle gewestwegenwerken. Voor enkele van de wegenwerken waarnaar u verwijst, mijnheer Sabbe, heeft het systeem gemeld dat er problemen kunnen ontstaan. Maar er is geoordeeld dat de periode kort zou duren en dat de werken niet konden wachten, dus heeft men ze laten plaatsvinden. Het is eventjes op de tanden bijten. Er is dus groen licht gegeven om de gevraagde snelwegwerken 's nachts uit te voeren.

Sinds de oprichting in 2009 heeft het 'minderhinderprotocol', zoals ik het noem, al heel wat werk verricht. Het CPW verzamelt ook effectief alle werken die in Vlaanderen gebeuren. Er worden ook heel wat conflicten gedetecteerd. In 2012 werden er tot 12 juni al 674 nieuwe werken ingegeven in de databank. Er werden een vijftigtal conflicten gedetecteerd. Die hebben geleid tot afspraken. In een aantal gevallen, zoals nu op de snelwegen, is beslist om de werken toch uit te voeren.

Mijnheer Sabbe, u hebt absoluut een punt dat er vandaag nog geen wettelijke of decretale basis is die steden en gemeenten ertoe kan verplichten hun wegenwerken in te geven in het CPW of om die af te stemmen met die van naburige gemeenten. Er worden wel initiatieven genomen in het kader van minder hinder, zoals de bereikbaarheidsadviseurs. Zij proberen goed te coördineren. Maar er is de gemeentelijke autonomie, en gemeenten kunnen zelf beslissen om wegenwerken te doen.

De maand juni is de meest populaire maand voor wegenwerken. Dat is ook logisch: normaal gezien vriest het niet meer en je staat vlak voor een bouwverlof. Op alle fronten doet men nu werkzaamheden. Daarbij komt nog dat nu het groen moet worden gemaaid, wat ook hinder geeft op de wegen. Het klopt wel dat er heel veel werken samen gebeuren. Problemen worden wel besproken en gedeeltelijk ondervangen, dat is iets nieuws, doordat verschillende gemeenten tot dezelfde politiezone behoren. Bij het afleveren van vergunningen voor signalisatie en omleidingen worden er voor gemeenten die tot dezelfde politiezone behoren, gemeentegrensoverschrijdend omleidingen gepland.

Ik moet er in elk geval over waken dat de bestaande initiatieven en maatregelen in functie van minder hinder worden voortgezet. Bij werken langs autosnelwegen wordt per project een minderhinderrapport opgemaakt door de minderhinderwerkgroep. Dat heb ik hier aangekondigd en u kunt controleren of dat effectief gebeurt. Het Vlaams Verkeerscentrum is daarbij betrokken, net als de provinciale coördinatoren voor de snelwegen, de communicatieverantwoordelijke en het afdelingshoofd planning en coördinatie van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die mensen moeten samen al dan niet het licht op groen zetten.

In de regio rond Kortrijk zijn we nu ook volop dynamische sturingssystemen aan het installeren. Daarmee kun je meer informatie bezorgen. Deze week worden de borden gezet in de zone van Brugge naar Aalter. Met het oog op de aanpak van de hinder op alle wegen heeft het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) een draaiboek opgesteld, dat u kunt raadplegen als u dat wenst.

Het GIPOD is niet zo'n evidente kwestie, maar wel noodzakelijk. Het GIPOD voorziet een ICT-instrument ter ondersteuning van interactieve processen tussen verschillende personen en organisaties. Een aantal gebruikers hebben toegang tot de webtoepassing en de webservices. De eerste versie van het GIPOD, collega's, mijnheer Huybrechts, wordt op dit ogenblik in gebruik genomen. De geregistreerde gebruikers kunnen vanaf nu hun wegenwerken en manifestaties ingeven in het GIPOD. Wel werken we nog aan de conflictdetectie. Het CPW moet absoluut blijven bestaan zolang het GIPOD volledig functioneel werkt.

In september starten we de operationele testfase, waarbij alle leden van de Vlaamse Raad voor Nutsbedrijven (VRN), het AWV en drie pilootsteden, namelijk Leuven, Brugge en

Antwerpen, en De Lijn het GIPOD-systeem actief gaan gebruiken in de coördinatie van hun wegenwerken. We gaan dat enkele weken doen en we verwachten feedback in de loop van oktober 2012. Het systeem wordt twee maanden op zijn operationaliteit getest. Het is de bedoeling om begin 2013 effectief van start te kunnen gaan. De betrokken actoren zullen een aantal gebruiksvoorwaarden opstellen voor het GIPOD, zowel een juridisch als een inhoudelijk kader. Een eerste versie van deze gebruiksvoorwaarden krijgen we begin september 2012.

In eerste instantie zullen de gebruiksvoorwaarden voor het GIPOD dus door de werkgroep worden opgesteld. Daarna kunnen de stappen worden gezet in de richting van een decretaale verankering. In mijn beleidsnota 2009-2014 stond al letterlijk: “In een volgende fase is het de bedoeling om de werking van het GIPOD decretaal te verankeren, zodat we steeds kunnen beschikken over een centraal platform, waar alle informatie over wegenwerken terug te vinden is en waardoor een optimale afstemming tussen de verschillende geplande werkzaamheden gemakkelijker wordt.” Het is nu eerst en vooral van belang dat dit – hopelijk – tegen oktober 2012 operationeel zal zijn.

Collega's, het lijkt mij vanzelfsprekend dat iedereen gebruik zal willen maken van dit systeem, zowel de gemeenten als de nutsmaatschappijen. Het klopt dat er bijzonder veel ellende is, niet alleen door de coördinatie van de wegenwerken maar ook door de organisatie ervan. Het gebeurt nog te vaak dat er een lokale weg wordt heraangelegd en dat men pas een paar maanden later ziet dat er nog een kabel door moet. Het GIPOD zou een aantal van die zaken beter moeten kunnen coördineren.

Mijnheer Sabbe, de testen lopen vanaf september-oktober. Ik hoop dat het systeem definitief in werking kan treden begin 2013.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, dank u voor uw antwoord. Ik wil eerst even aan mevrouw Smaers en de heer de Kort zeggen dat ik begrijp dat zij wat humor in de commissie proberen te brengen. Maar voor de mensen die elke dag bestelwagens of vrachtwagens op de baan hebben, en dat zijn er een paar honderdduizend, is het niet zo grappig als jullie het voorstellen. “Bel naar een bereikbaarheidsadviseur” of “Surf op wegenwerken.be”: dat is allemaal goed en wel voor mensen die tijd zat hebben. Maar die vele kmo-mensen, over wie we het hier altijd hebben als de speerpunt van onze economie, hebben 's avonds wel iets anders te doen dan naar wegenwerken.be te surfen. Zij verwachten dat de overheid – zeker een overheid als de onze, die een zwaar apparaat heeft – in staat is om wegenwerken zodanig te coördineren dat de omleidingen evident zijn en dat men niet wordt geleid van de ene omleiding naar het volgende obstakel, om daar opnieuw in wegenwerken terecht te komen. Ik begrijp de humor, maar hij is hier niet op zijn plaats. Mensen die om commerciële redenen op de baan zijn, moeten niet 's avonds surfen. De overheid moet ervoor zorgen dat die omleidingen evident zijn.

Minister, u hebt mij verkeerd begrepen. Ik val u niet aan omdat u wegenwerken doet. Ik juich die wegenwerken toe. Ik ben een intense weggebruiker. Ik leg jaarlijks ongeveer 75.000 kilometer af. Als u kilometerheffing zou doen, zou u bij mij aan een goed adres zijn want ik zou veel moeten betalen. Daar gaat het niet over. Waar ik u wel op aanval en zal blijven aanvallen, is het feit dat de coördinatie op niets trekt. Dat is het punt. Die ‘kabouterkes’, dat is misschien ook een grappige noot, maar het feit is dat er een gebrek aan coördinatie is. Men slaagt erin om wegenwerken te doen en om een onverklaarbare reden vindt men het absoluut noodzakelijk om op de omleidingsweg ook nog eens wegenwerken te doen. Dat is zo frustrerend, niet alleen bij mij maar ook bij de mensen.

Voorzitter, ik begrijp dat het bij u, als Limburger, een andere situatie is. U hebt daar veel meer tijd, het gaat daar allemaal veel trager. Maar bij ons in West-Vlaanderen is dat niet zo.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, ik heb geen enkele opmerking gemaakt. Dit is totaal misplaatst.

De heer Ivan Sabbe: Ik dacht dat we in de humoristische sfeer waren. Dat kon er nog bij.

De voorzitter: U maakt hier eerst verwijten aan de mensen, en dan komt u zelf grapjes verkopen. Op die manier werkt deze commissie hier niet.

De heer Ivan Sabbe: We moeten ervoor zorgen dat die coördinatie goed verloopt. Minister, ik sta er 1000 procent achter dat u die wegenwerken doet. Maar ik vraag mij af waarom de coördinatie slecht verloopt. Ik geef een concreet voorbeeld. Het gaat bovendien over dezelfde aannemer Stadsbader. Hij legt een slijtlaag op de E17. Hij levert daar puik werk. Diezelfde aannemer doet de werken op de afrit Deinze. Waarom kan men de slijtlaag niet aanbrengen wanneer de werken op de afrit van Deinze ten einde zijn zodat een omleiding mogelijk zou zijn?

Minister, u zegt dat u zult werken aan die coördinatie. Maar als we in mei 2011 een resolutie goedkeuren, hoe kan het dan dat het GIPOD maar begin 2013 zal starten en dat het pas in 2014 decretaal verankerd zal zijn? Dat is dus ongeveer drie jaar, van resolutie tot decretale verankering. Ik begrijp niet waarom dat zolang moet duren.

In plaats van in borden te investeren, zou ik prioritair investeren in de coördinatie, in het GIPOD en in de decretale verankering. Als er dan nog tijd en geld over is, in de borden.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sabbe, de rechtstreekse oorzaak van de miserie bij de werken waarover u zo uw beklag maakt, zijn de snelwegwerken die worden uitgevoerd tussen 21 mei en 15 juli op de E17. Men heeft ervoor gekozen om 's nachts te werken omdat het de enige manier was om ervoor te zorgen dat er tijdens de dag voldoende doorstroming mogelijk was. Men heeft mij gevraagd om in dergelijke systemen te investeren. Doordat er veel omliggende werken waren, heeft men beslist om dat 's nachts te doen. We zullen dat evalueren. Het is niet omdat je 's nachts werkt dat je overdag vlot kunt doorrijden. De capaciteit is er wel, maar de globale snelheid is wat lager. Als het weer fatsoenlijk blijft, zullen de werken binnen een paar weken klaar zijn. We zullen evalueren of dat goed is, of dat het beter is om in één 'harde' periode door te werken.

Er wordt echt enorm geïnvesteerd in de coördinatie. Het kan altijd beter. Ik merk dat iedereen specialist is in het zeggen wat er allemaal fout loopt in de coördinatie. Maar nu proberen wij al die gewestwegenwerken te laten sporen met de werken op de snelweg. Men heeft ervoor gekozen om dat tussen Waregem en Kortrijk te doen tussen 21 mei en 15 juli, en enkel 's nachts.

Mijnheer Sabbe, misschien heeft men onderschat dat men toch een impact genereert, ook wanneer men niet werkt. Want men rijdt door een werfzone, wat het verkeer toch wat stremt. Dat geldt ook voor andere werken die 's nachts worden uitgevoerd. Als die werken niet waren gebeurd, dan was het probleem ook kleiner. Er is dus heel bewust voor gekozen om die werken wel uit te voeren, maar dus wel via werken 's nachts.

Wat het GIPOD betreft, moet ik zeggen dat het een erg complexe zaak is. U zegt dat drie jaar lang is. Het betreft software voor databanken van nutsbedrijven en administraties. U weet wellicht ook dat niet ik de coördinerende minister ben. Ik ben erg opgelucht dat wij vanaf september met drie steden de testfase kunnen aanvatten. Als het licht op groen wordt gezet, hoop ik in 2013 te kunnen starten. Ik heb niet gezegd dat de uitwerking van de decretale basis naar het einde van de legislatuur wordt verschoven: het zal afhangen van de evaluatie van eind september of oktober hoe snel het kan. Stel dat het systeem nog manco's vertoont, dan moeten die eerst worden weggewerkt. Het systeem moet volledig operationeel zijn vooraleer de volgende fase kan beginnen. Maar zodra dat het geval is, mag de volgende fase snel volgen.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik vind het een zeer goed idee om 's nachts te werken. Ik had wel de evaluatie van alle wegenwerken, met inbegrip van die aan de afrit in Deinze, eerst afgewerkt – desnoods versneld, met een extra ploeg – vooraleer aan de autosnelweg te beginnen. Dat zou ideaal zijn geweest. De wegenwerken zelf zijn goed, maar men moet beter oog hebben voor de gevolgen ervan. U hebt het over West-Vlaanderen, maar Deinze ligt in Oost-Vlaanderen. Ook in Eke-De Pinte is er een onderbreking. Ik zou dus eerst die werken afwerken vooraleer de slijtlaag aan te leggen, zodat niet overal tegelijk hinder ontstaat.

Minister Hilde Crevits: Die keuze is bewust gemaakt, uitgaande van de stelling dat de hinder overdag beperkt zou zijn. Men heeft wel degelijk rekening gehouden met alles wat er in de omgeving gebeurt, en gekozen om de werken toch uit te voeren. Ik sta daarachter. Achteraf zullen wij de impact van de nachtwerken moeten evalueren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de voorstelling van het jaarverslag 2011 van De Lijn - 2002 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, collega's, de algemene vergadering van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn vond plaats op 29 mei 2012. Op die vergadering lagen, zoals gebruikelijk, het jaarverslag en de rekeningen op tafel. Nadien hebben de voorzitter van de raad van bestuur en de directeur-generaal verklaringen afgelegd. In elk geval is het duidelijk dat de goednieuwsshow verleden tijd is. Voor het eerst moest worden toegegeven dat sinds 15 jaar een daling van het aantal reizigers wordt opgetekend: 2,2 miljoen reizigers minder, of 0,4 procent van het totaal.

Ik wil graag uw mening horen over de analyse die zij verwoordden. Zij stelden dat de daling een gevolg is van het snoeien in het aantal gereden kilometers: die daalden vorig jaar met 0,9 procent. Is die verklaring correct, of zijn er nog andere oorzaken? Ik wil u daarover ook enkele belangrijkere vragen voorleggen. Waarom is er nu sprake van een bedrijfstekort van 19 miljoen euro, terwijl tijdens de gedachtewisselingen van 26 januari en 26 april met de heer Kesteloot nog sprake was van 40 miljoen euro en 60 miljoen euro? In de jaarrekening die bij de tweede begrotingscontrole 2012 werd gepubliceerd, staat dat De Lijn bij de uitvoering in 2011 een over te dragen tekort van het boekjaar van 76,2 miljoen euro zou hebben. Tijdens de gedachtewisseling van 26 januari is al gebleken dat die 40 miljoen euro niet in de jaarrekening zou zijn terug te vinden, want er zijn provisies aangelegd om eventuele tegenslagen op te vangen. Kunt u de puntjes op de i zetten en de cijfers op een rijtje zetten?

U hebt een externe audit besteld nadat wij hier hadden gehoord dat het werk van de exploitanten niet erg goed werd opgevolgd en dat dit een van de redenen van het tekort zou kunnen zijn. Zo heb ik dat toch begrepen. Het was mij wel niet erg duidelijk of die audit enkel over de exploitanten zou gaan. Op de algemene vergadering is gezegd dat de audit klaar is en aan u is opgestuurd. Wat staat daarin? In de pers was te lezen dat die audit onmiddellijk zou worden geïmplementeerd en dat in juni – deze maand dus – nieuwe simulatiesoftware om de privé-exploitanten beter te kunnen opvolgen, zou worden getest. Wat is daar allemaal van aan? Hebt u de aangekondigde externe audit ontvangen? Welke gevolgen zullen daaraan gegeven worden?

De kostendekkingsgraad zou verder zijn gedaald tot 15 procent. Vorig jaar was er op de jaarvergadering sprake van 16 procent. We kunnen dit echter niet opmaken uit het jaarverslag. Het is de tweede keer dat ik die opmerking maak. De tabel analytische exploitatie

met de opbrengsten en kosten ontbreekt voor het tweede jaar op rij in dat jaarverslag zodat de toetsing van de kostendekkingsgraad niet kan gebeuren.

Minister, u hebt daar vorig jaar op 23 juni 2011 op gezegd: “De Lijn heeft inderdaad op de algemene vergadering van 31 mei 2011 gemeld dat de kostendekkingsgraad in 2010 16 procent bedroeg.” U hebt toen gezegd dat u dat een beetje sneu vindt. Het is leuk dat dit hier allemaal nogal letterlijk wordt opgenomen. U vond het sneu “dat het analytische exploitatieresultaat geen verplicht onderdeel van het jaarverslag is. Daarom heeft De Lijn het daar niet in opgenomen. Dat is een vrije keuze.” U zei ook dat u daar niet in kunt sturen, maar u gaf ook toe dat het een gerichte vraag was: “Vorig jaar stond het erin, nu niet, hoe kunnen wij dan vergelijken?” zei u verder.

U vond dat spijtig en u deelde de kritiek, maar blijkbaar heeft De Lijn de verslagen van deze commissie niet gelezen – niet dat ik hen dat kwalijk neem. Het zou echter nuttig zijn indien ze daar in hun jaarverslag duidelijk over zouden zijn en dat ze de nodige tabellen opnemen zodat iemand die een beetje kan rekenen, zelf de kostendekkingsgraad kan berekenen. Vandaar mijn oproep om dit nog eens ter sprake te brengen tijdens een bespreking met De Lijn.

Er zijn ook wat uitspraken gedaan over de kostendekkingsgraad. De heer Kesteloot had gezegd: “Als De Lijn haar kostendekking op dezelfde manier zou berekenen als de MIVB, dan zou ze een kostendekking hebben van 36 procent.” U hebt dat vorig jaar ook al gezegd in deze commissie.

Een meer politiek citaat van de voorzitter, de heer Jos Geuens, luidde als volgt: “Ik wil geen gezever meer over de kostendekkingsgraad tot de regering een beslissing neemt over de tarieven.”

Verder stond er dat het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) een standaardmethode zou uitwerken – dat was nieuw voor mij – voor de berekening van de kostendekkingsgraad van alle vervoersmaatschappijen in ons land zodat we dat op een deftige manier kunnen vergelijken. Wie heeft daar de opdracht toe gegeven? Wanneer is dat gebeurd? Gaan we dan die standaard gebruiken om de in de beheersovereenkomst voorziene verhoging van de dekkingsgraad af te toetsen? Of zullen we gewoon volgens de oude berekeningswijze verder werken? Misschien is die nieuwe berekening nog helemaal niet klaar.

Heeft De Lijn u intussen dat plan van aanpak al bezorgd om die voorziene verhoging van de dekkingsgraad te realiseren? Wanneer zal de Vlaamse Regering daarover een beslissing nemen? U had gezegd dat dit voor de zomer zou gebeuren. De zomer begint op 21 juni, volgende week dus.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik heb begrepen dat er in 2011 een structureel bedrijfseconomisch verlies was van ruim 19 miljoen euro. De prognoses voor 2012 liepen op tot 60 miljoen euro.

We hebben hier in de commissie het verhaal voor 2012 gehoord. In 2011 zijn er ook besparingsmaatregelen vooropgesteld, maar die zijn niet gerealiseerd. Wat mij vooral interesseert, is de toekomst. De maatregelen die zijn vooropgesteld voor 2012 gaan over een aangepast tarievenbeleid, het snijden in het busaanbod, de selectieve wervingsstop en de opvolging van de contracten met de privé-exploitanten. Dat zijn de vier grote items waarop bespaard zal worden.

Ik wil het hebben over de opvolging van de besparingsmaatregelen. In 2011 waren een aantal maatregelen vooropgesteld die niet zijn gehaald. Worden die maatregelen voor 2012 op de voet gevolgd? Kunnen we in de commissie na een halfjaar of na het volgende kwartaal een terugkoppeling krijgen van de stand van zaken voor wat de besparingsmaatregelen betreft voor 2012?

Ik ben ook heel benieuwd wanneer we de externe audit zullen kunnen bespreken. Wat de kostendekkingsgraad betreft, heb ik vernomen dat die in 2011 zeker geen 15 procent bedraagt. Het is belangrijk dat wij een duidelijk zicht kunnen krijgen op het resultaat voor 2011. Ik ben ook heel benieuwd naar de verdere optrekking van die kostendekkingsgraad. Welke suggesties zijn daartoe gedaan? Wanneer begint de zomer? Wanneer kunnen wij dit bespreken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb mijn adjunct-kabinetschef meegebracht om al die boekhoudkundige vragen toe te lichten. Hij zit hier als getuige van de juistheid van mijn gegevens.

Er is een basis voor de dubbele boekhouding van De Lijn. Er is de bedrijfseconomische boekhouding die De Lijn moet bijhouden als bedrijf, als vennootschap. De Lijn moet ook een overheidsbegroting bijhouden omdat het bedrijf vanaf 2004 bij de overheid gerekend wordt. Zo hebben we twee soorten boekhouding.

Die 19 miljoen euro is het bedrijfseconomisch tekort voor 2011. Daar moeten we kijken naar de post 'winst-verlies' van het boekjaar en de resultatenrekening. Die vindt u op pagina 71 van het jaarverslag. De 40 miljoen euro waarvan sprake in de vraag, is de structurele impact van het tekort op de bedrijfseconomische begroting 2012. Als men niets zou doen, zou het tekort jaarlijks op 40 miljoen euro komen. Het ene is het tekort voor 2011, het andere is de prognose. Als men niets onderneemt, creëert men op termijn een tekort van 40 miljoen euro.

De 76,2 miljoen euro heeft betrekking op de ESR-begroting. Dat is het over te dragen tekort van de uitvoeringsrekeningen, inclusief de historiek van de vorige begrotingsjaren. Dat is een boekhoudkundige sluitpost. Die heeft geen enkele impact op het bedrijfseconomisch resultaat, noch op het ESR-vorderingensaldo; dat is het verschil tussen de ESR-ontvangsten en -uitgaven waaraan de begrotingsnorm afgetoetst wordt. De ESR-inkomsten en -uitgaven waren in 2011 in evenwicht. Roger Kesteloot heeft het al vaker gezegd in de commissie: ESR-matig is er geen probleem.

Ik heb een audit gevraagd naar aanleiding van de slechte financiële resultaten in 2011. We hebben het daar al over gehad. Ze zijn in belangrijke mate te wijten aan een foute inschatting door De Lijn van de afgesloten contracten met de exploitanten. De audit had twee doelstellingen. Ik wil een concreet zicht krijgen op de problemen uit het verleden. Ik wil dat nagekeken wordt of de aangepaste systemen en methodiek performant genoeg zijn om die fouten in de toekomst uit te sluiten. De Lijn zegt wel dat het allemaal in orde is, dat het maar eenmalig geweest is. De tweede fase diende om naar aanleiding van de nieuw in de markt te plaatsen pachtcontracten na te gaan op welke manier dat het best kan gebeuren.

De Lijn heeft op 23 mei twee auditrapporten voorgelegd aan het auditcomité. Ik heb die documenten nu ook ontvangen. Eén rapport betreft die externe audit. Zoals ik al zei, dat is de audit van het geheel van de afrekeningen van de contracten met de exploitanten over de periode van 1 januari 2008 tot 31 december 2010. De externe audit is uitgevoerd door de afdeling bedrijfsrevisoraat van PricewaterhouseCoopers. Dat is daar ook gevalideerd. Ik wil dat het auditcomité, de raad van bestuur en mijn regeringscommissaris ervoor zorgen dat de systemen performant en accuraat zijn zodat een goede opvolging van al die zaken in de toekomst verzekerd is.

Het tweede rapport is een interne audit van het proces van het beheer van de kosten van de exploitantencontracten. Het bedrijf is intern gaan kijken waarom dat plots allemaal opgedoken is en waarom dat zo laat opgedoken is. Ze hebben zich afgevraagd of de exploitantencontracten voldoende opgevolgd werden in het verleden.

Ik heb mijn regeringscommissaris gevraagd om de resultaten van beide audits te verifiëren, op te volgen en vooral na te gaan of de audits voldoen aan mijn vragen. Ik heb ze nog maar

net gekregen. Ze zijn gevalideerd door het auditcomité. De regeringscommissaris gaat na of alles in orde is.

Ik kan u al een aantal conclusies geven. De verrekeningen van de contracten over de jaren 2008 tot en met 2010 hebben de door PricewaterhouseCoopers uitgevoerde toets doorstaan. De afrekeningen tot eind 2010 zijn correct gebeurd. Volgens het externe auditbureau is dat op een goede manier gebeurd.

Men zegt dat de methodiek die het bedrijf heeft ontwikkeld en de manier waarop die methodiek werd gebruikt in 2011 met het oog op het wegwerken van al die verrekeningen, betrouwbaar is. Dat is positief nieuws voor de toekomst. In het vervolg zullen de eindafrekeningen veel sneller kunnen gebeuren. Dat is evident. Het waren zeer oude contracten die pas in 2011 werden afgerekend. Dat zal niet meer gebeuren. Zo wordt tegemoetgekomen aan de bekommernissen van de commissarissen-revisoren met betrekking tot de onzekerheid die er altijd heerste over die eindafrekening en de provisies die nodig waren om die eindafrekening te maken. Er zijn in het verleden al opmerkingen gemaakt. Men zegt nu: wat er in 2011 is gedaan, is correct gebeurd. In de toekomst zullen de provisies veel beter kunnen worden aangelegd.

De interne audit formuleert zeer interessante aanbevelingen, ook over het proces van het contractbeheer. Het management van De Lijn heeft er zich toe verbonden die aanbevelingen uit te voeren. Een aantal ervan zijn al in uitvoering. Ik geef een paar voorbeelden. Er is de softwarematige budgetapplicatie die nu ontwikkeld is en die moet toelaten om de kosten van de exploitantencontracten accuraat te begroten. Op dit ogenblik is het bedrijf een softwareapplicatie aan het testen die alle planners bij De Lijn moet toelaten – en dat vind ik cruciaal – onmiddellijk te weten wat de financiële gevolgen in plus of in min zijn als men de opdracht van een exploitant wil wijzigen.

Er ontstaat dus een zogenaamde simulatiemodule. Als men vroeger een extra bus wilde laten rijden, kon men de impact daarvan niet kennen. Nu is er een systeem dat een extra bus of een wijziging simuleert, en dan kan men meteen de budgettaire gevolgen kennen. Via die simulatiemodule moet het mogelijk zijn het effect te berekenen van besparingen van elk individueel contract.

Mevrouw Brouwers zei dat de besparingen niet zijn doorgevoerd. Wel, men dacht dat ze doorgevoerd waren, maar als je niet in staat bent om je exploitantencontracten op een goede manier op te volgen, dan zit je achteraf op de blaren. Dan denk je dat het oké is als je zoveel kilometers hebt geschrapt, en dan zie je dat het toch niet in orde is. In de toekomst zal dat niet meer kunnen gebeuren. De simulatiemodule moet daarvoor zorgen, en die wordt nu getest.

De Lijn heeft ook een methode ontwikkeld die de maandelijkse opvolging van de realisatie van de bedrijfseconomische begroting aanvult met een prognose voor de rest van het jaar. Dat komt tegemoet aan sommige vragen hoe we dat zouden monitoren. Die methode wordt nu in afspraak met het auditcomité op haar validiteit getoetst.

Er zijn daarnaast ook al aanzetten gegeven om het hele contractbeheerproces te optimaliseren, met duidelijke verantwoordelijkheden en communicatielijnen tussen de entiteiten en Centrale Diensten en tussen Exploitatie en Financiën. Als je iets wijzigt in de exploitatie, moet je de budgettaire gevolgen perfect kunnen inschatten. Het is jammer dat dat in het verleden niet voldoende is gebeurd. Maar dat wordt nu op punt gezet.

Ik heb het niet zo voor cijfers over het aantal reizigers omdat ik niet weet in hoeverre die juist zijn. Ik communiceer nooit over het aantal reizigers, ook niet als die dalen. De Lijn heeft gecommuniceerd dat een factor bij de daling van het reizigersaantal met 0,4 procent ook de daling van het aantal aangeboden kilometers is, maar die zijn met 0,9 procent gedaald. De Lijn heeft niet gezegd dat de enige mogelijke factor de daling van het aantal kilometers is. De Lijn heeft me duidelijk gemaakt dat je de wijziging van 0,4 procent met zeer veel voorzichtigheid moet interpreteren, gelet op de gehanteerde methodiek. U weet hoe men de

reizigersaantallen betekent. Ook dat is genuanceerd. Het is niet zo dat het aantal kilometers meer is gedaald dan de verhoudingsgewijze daling van het aantal reizigers. Nogmaals, ik gebruik die cijfers met de nodige omzichtigheid.

Dan was er een interessante uiteenzetting over de kostendekkingsgraad. Toen ik pas minister van Mobiliteit was, is er een benchmark gebeurd op bevel van mijn voorganger. Daarin staat een definitie van kostendekkingsgraad: “De kostendekkingsgraad geeft aan hoeveel van de kosten van de vervoermaatschappijen worden gedekt door eigen inkomsten uit openbaar vervoer. Deze graad is een maatstaf voor het terugverdieneffect. Als de kostendekkingsgraad 100 procent bedraagt, zal elke gereden kilometer betaald worden door de gebruikers.”

Die basisdefinitie is dus zeer eenvoudig en eenduidig. Dan moet je nagaan wat je in de definitie stopt. Wat steekt er in de kosten en opbrengsten? Wat zorgt voor een verschillende invulling van de kostendekkingsgraad bij de diverse openbaarvervoermaatschappijen? De benchmark heeft aangetoond dat dat niet zo evident is. Ik suggereer om bladzijde 97 te bekijken. Daaruit blijkt dat De Lijn, de MIVB en TEC totaal verschillende berekeningsbasissen hebben.

Dan komt er een interessante evolutie waarnaar jullie verwijzen. De Lijn heeft me gezegd dat er een nieuwe reglementering en informatie wordt verwacht vanuit het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) en Eurostat om uit te zoeken in welke sector openbaar vervoer thuishoort. Hoogstwaarschijnlijk zal de nieuwe definitie van de kostendekkingsgraad vanaf 2013 overal van toepassing zal zijn. Als er een gemeenschappelijke reglementering komt, betekent dit dat De Lijn, MIVB als TEC veel beter zullen kunnen worden vergeleken, want iedereen zal op dezelfde manier zijn kostendekkingsgraad kunnen berekenen. Het zal minder appels met citroenen vergelijken zijn.

De onderscheiden definities van kostendekkingsgraad geven enkel een verschil in absolute hoogte van het dekkingspercentage weer. Bij continuïteit van de aannames kan de kostendekkingsgraad alleen stijgen als het stijgingspercentage van de opbrengsten hoger is dan het stijgingspercentage van de kosten.

Betreffende het verschil in kostendekking tussen De Lijn en de MIVB wil ik zeggen dat de MIVB in de berekening geen investeringsgerelateerde kosten opneemt. Alle investeringen vliegen eruit. Dat is belangrijk. Men pocht altijd dat het bij de MIVB zoveel beter is, maar daar vliegen de investeringen er al uit. Men neemt enkel bepaalde exploitatiekosten op. Bovendien wordt een compensatie van voorkeurtarieven als eigen ontvangst opgenomen. Dat is een grote oorzaak van het verschil in percentage. Als de senioren gratis rijden, dan gaat de MIVB ervan uit dat een senior normaal het volledige tarief betaalt. Het verschil tussen het volledige tarief en gratis wordt dan als een inkomst beschouwd voor de openbaarvervoermaatschappij.

Bij ons is dat niet zo. Bij ons stopt men dat op de andere plaats en zegt men, je steekt er zoveel meer in, dus gaat de kostendekkingsgraad naar beneden. Voor mij zou het beter zijn dat dat overal op een uniforme wijze wordt geïnterpreteerd. Ik vind de berekeningswijze van de MIVB zo slecht nog niet omdat je duidelijk het effect van politieke keuzes ziet. Nu zie je dat effect niet. Nu zit dat gewoon in de hoop, dat is de dotatie voor De Lijn en iedereen klaagt over de kostendekkingsgraad. Er zijn allerlei speciale tarieven zoals kinderen die gratis reizen en studenten die goedkopere abonnementen hebben.

Als men het verschil tussen wat de overheid goedkoper geeft en de prijs die er normaal voor wordt betaald, bij de bedrijfsinkomsten gaat zetten, dan ziet men wat de budgettaire gevolgen zijn van politieke keuzes die worden gemaakt. Nu is het veel moeilijker om dat te bepalen. Ik vind dat dus eigenlijk wel een goede berekeningswijze, omdat men dat ook echt ziet staan in de begroting. Het is echter evident dat de kostendekkingsgraad daardoor zal toenemen. Dit komt immers onder de rubriek van de inkomsten, terwijl het nu een uitgave is. Vandaag is het een inkomstenderving.

Nog een verschil is er met betrekking tot alle uitgaven voor leerlingenvervoer. U weet dat De Lijn de decretale opdracht heeft het vervoer te verzorgen voor alle leerlingen die bijzonder onderwijs volgen. Tot nu toe is dat opgenomen in de totale uitgaven. Eigenlijk is dat heel vreemd: De Lijn verzorgt het vervoer voor de nieuwe leerlingen die erbij komen, maar daar staan geen inkomsten tegenover. We hebben nu dus al beslist dat leerlingenvervoer vanaf 2013 apart te zetten in de begrotingsposten. Het gaat immers over de uitvoering van een decretale opdracht.

Mevrouw Brouwers, u hebt gelijk dat het misschien goed was geweest dat dit in het jaarverslag had gestaan, zodat die kostendekkingsgraad precies kon worden gemeten. Ik heb een andere suggestie. U weet dat De Lijn hier jaarlijks wordt uitgenodigd met het oog op de monitoring van de beheersovereenkomst. De stijging van de kostendekkingsgraad is een van de parameters. Die monitoring zal dus sowieso mee inbegrepen moeten zijn wanneer De Lijn hier die opvolging van de beheersovereenkomst komt voorstellen. Als dat niet in het jaarverslag staat, zal het hier op dat moment sowieso ter sprake komen.

Ik ben gerust bereid om een nieuwe definitie te hanteren, maar als het Instituut voor de Nationale Rekeningen en Eurostat een uniforme definitie opleggen, dan lijkt het me maar logisch dat we wachten tot we die hebben. Dat zal misschien nog een paar maanden duren. Die zullen we dan volledig implementeren, zodat we kunnen zien wat de kostendekkingsgraad is bij De Lijn.

Dan is er het langverwachte inkomstenplan. Ik heb van de Vlaamse Regering geen deadlines opgelegd gekregen voor het voorleggen van dat plan. Ik heb wel altijd gezegd dat ik een aantal dingen wou hebben. Ik wil de resultaten hebben van de audits, want ik wil een gebetonneerde validatie, zodat de dingen die vorig jaar zijn gebeurd naar aanleiding van die oude contracten die moesten worden afgerekend, niet meer zullen gebeuren. De regeringscommissaris bekijkt nu of wat het auditcomité heeft gevalideerd, volstaat. Vervolgens zal ik het nieuwe inkomstenplan voorleggen aan de Vlaamse Regering. Dat bevindt zich in volle opmaakfase.

Het is altijd mijn bedoeling geweest om daar niet mee te wachten tot na het reces. Hopelijk zal de regering daar ook door geraken. Het was ook altijd mijn bedoeling om die audits te hebben. Ik wou ook niet dat ze op de lange baan zouden worden geschoven. Als de regeringscommissaris groen licht geeft, omdat hij vindt dat die audits kunnen volstaan, dan zal niets me nog tegenhouden om een voorstel van inkomstenplan voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

Ik wil wel nog een nuance aanbrengen. Het inkomstenplan gaat niet enkel over tarieven. Dat weet u. We hebben ter zake al een discussie gehad vandaag. Het gaat ook over reclame-inkomsten en derdebetalerssystemen. Daarom zei ik gisteren in de plenaire vergadering over de snelbussen in Limburg dat de beslissing niet definitief is en dat de tariefsetting wordt meegenomen. Dat past eigenlijk volledig binnen het schema dat ik op dit ogenblik volg.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw duidelijke antwoord. Plots bevond ik me weer in de les economie. Ik vind het heel goed dat die cijfers toch nog eens duidelijk werden geduid. Het is immers niet altijd eenvoudig voor ons om die bedrijfseconomische boekhouding en die overheidsbegrotingen goed te volgen, althans als we ook niet de commissie Financiën en Begroting volgen.

Wat die audit betreft, ben ik alleszins vooral blij dat er voor de toekomst duidelijke verantwoordelijkheden zullen worden afgebakend. Er is Exploitatie en Financiën. Er is Centrale Diensten en er zijn de entiteiten. Wie volgt die exploitanten nu precies? Er zal duidelijk worden bepaald wie verantwoordelijk is, mocht er ooit toch nog zoiets gebeuren. Dit was immers niet niets: ongeveer de helft van wat De Lijn zoal doet, gebeurt via exploitanten. Bij wijze van spreken werd de helft van dat bedrijf de jongste jaren niet zo goed

gecontroleerd. Dat kan echt niet meer. Ik hoop dat, na die validatie van die audit, daar de juiste conclusies uit worden getrokken en dat de verantwoordelijkheden zeer duidelijk worden bepaald, zodat kan worden opgetreden als dat nog eens gebeurt, desnoods met sancties voor diegenen die het hebben laten gebeuren. Dat is misschien wat streng, maar het mag toch eens worden gesteld.

Ik begrijp dat u wilt wachten op die nieuwe definitie van de kostendeckingsgraad. Het inkomstenplan heeft daar natuurlijk ook mee te maken. Voorlopig werken we met de definitie die we hebben, maar ik hoop dat u niet wacht tot januari 2013, of wanneer is het, met die vooruitgang met 0,5 procent. Dat was me niet helemaal duidelijk.

Minister Hilde Crevits: Om het even welke nieuwe definitie van de kostendeckingsgraad zal ertoe leiden dat die voor De Lijn met 10, 15 of zelfs 20 procent stijgt. Het is evident dat we dan niet zullen beweren dat de doelstelling bereikt is. Die netto groei met 0,5 procent blijft nodig. Ongeachte de definitie blijft dit zo, vanaf het begin van de beheersovereenkomst. Wel gaat het over gemiddeld 0,5 procent per jaar.

Ik ben benieuwd naar de effecten van de maatregelen die nu worden genomen. Het klopt dat de uitrol ervan wat meer tijd vergt dan ik had geschat. We moeten de mensen ook wat tijd geven om te wennen. Volgend jaar zullen die echter zeker volledig kunnen worden uitgerold. Samen met het nieuwe inkomstenplan zou dat moeten toelaten dat men de doelstelling haalt. Het zou echter kunnen dat we wat trager uit de startblokken schieten, om dan met de gecumuleerde besparingen sneller naar dat doel van 1 of 0,5 procent te gaan.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, het is goed dat u dat even hebt verduidelijkt. Het kwam namelijk niet helemaal juist over. Ik zag daarnet ook al reactie bij het Vlaams Belang. Het was mij ook niet helemaal duidelijk wat u daarmee bedoelde.

Ik vind de suggestie wel goed om na het reces, als we het over de beheersovereenkomst hebben, de hele discussie te voeren en de mensen van De Lijn en uzelf te laten vertellen hoe het allemaal gelopen is.

U zegt dat u probeert het voor het reces te doen. Ik ben er zeker van dat u dat probeert. Het moet echter ook nog door de ministerraad raken. Ik wens u alle succes toe. U hebt de steun van deze commissie. We hebben dat al lang gevraagd. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Nee, maar het is goed dat er hoe dan ook eindelijk een beslissing wordt genomen. Daarvoor zitten wij toch in de meerderheid. We hopen dat er beslissingen worden genomen en dat die nadien, misschien samen met de evaluatie van de beheersovereenkomst, worden toegelicht.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor uw toelichting.

Ik verneem dat u de audits nog wilt laten valideren door de regeringscommissaris. Staan die auditrapporten nadien ter beschikking van de commissie? Dat interesseert mij erg.

Minister Hilde Crevits: Dat is een zeer interessante vraag. Ik weet niet of die rapporten publiek kunnen worden gemaakt. Ik heb daar geen inzicht in.

Bij het opvragen van de beheersovereenkomst zal niets kunnen beletten dat jullie vragen stellen over wat erin staat en dat er een toelichting wordt gegeven over de inhoud. Er is natuurlijk echter nog wel een verschil met het publiceren van de audit op het publieke forum. Ik heb daar geen probleem mee, maar ik weet niet of het mag.

Mevrouw Lies Jans: Dan wachten we af of het al dan niet kan.

Minister, wat de audits betreft zei u dat u de pijnpunten uit het verleden hebt bekeken en ook hebt gekeken voor de nieuwe contracten. Wanneer moeten die nieuwe contracten worden afgesloten? Is dat volgend jaar?

Minister Hilde Crevits: Dat verschilt van pachter tot pachter. Vanaf 2013 worden ze vernieuwbaar.

Mevrouw Lies Jans: Dan kunnen die contracten via de nieuwe methodiek worden afgesloten.

Minister Hilde Crevits: Ja, het is de bedoeling dat de tweede audit voor de nieuwe methodiek zorgt, die een goede opvolging mogelijk maakt.

Er zijn bussen van De Lijn en bussen van de pachters. Als er bij De Lijn één kilometer wordt geschrapt, valt er meteen allerlei uit de kosten. Bij de pachters zaten de contracten zo in elkaar dat het schrappen van één kilometer maar effect had op een derde van het totaal. Daarnaast is er namelijk de personeelskost en de afschrijvingskost. Die afschrijvingskost liep gewoon door. We moeten ook eens nagaan of dat een goede verhouding is voor toekomstige pachtcontracten. Het is een supergoede verhouding in een situatie van groei. Je kunt namelijk veel kilometers bijnemen zonder dat er een effect is op de totale prijs. Het is echter een zeer slecht scenario in een situatie van krimp, omdat er ook maar een derde effect is. Dat is nu vrij pijnlijk en te laat aan het licht gekomen. We moeten zulke zaken vermijden. We moeten zeer goed de balans maken van hoe we die contracten er laten uitzien om iets stabiels te maken, zodat je kunt groeien of krimpen zonder dat dat zo'n spanning geeft op het geheel.

Mevrouw Lies Jans: Is de afrekening van de contracten met de exploitanten afgehandeld tot 2010 of tot 2011? In de voorstelling van het actieplan voor 2012 was er nog een risico opgenomen van zo'n 6 miljoen euro op basis van die mogelijke berekeningen voor exploitanten. Valt dat risico nu al weg?

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat de berekeningen zijn meegenomen tot eind 2011. Ik kan niet onmiddellijk zeggen wat het effect op de provisie is.

De heer Jan Peumans: Mevrouw Jans, u kunt altijd een beroep doen op artikel 87ter. Een aantal collega's, ook van de oppositie, hebben na tussenkomst van de voorzitter een aantal stukken vertrouwelijk kunnen inkijken. Zo heeft de heer Tack stukken van het KBC-dossier ingekeken. De heer De Meyer heeft op die manier het schooldossier ingekeken. Ook de heer van Rouveroy heeft dossiers ingekeken. Het is dus mogelijk. U kunt de minister vragen zich volgens artikel 87ter te beroepen op de geheimhouding. Ik vind dat de regering dat soms weleens misbruikt, maar het kan.

Wat de kostendekking betreft, zouden we de geschiedenis van De Lijn nog eens moeten nagaan. De Lijn kreeg indertijd heel wat compensaties voor allerlei doelgroepen. Zo heeft minister Stevaert destijds een bepaald bedrag gegeven ter compensatie van het gratis vervoer van 65-plussers. De Buzzy Pazz is een tweede voorbeeld. De Buzzy Pazz kostte 11.000 Belgische frank. Dat was de gemiddelde prijs voor iemand die in de streek woonde. Die mocht daarmee alleen van punt a naar punt b. Degenen die in Antwerpen woonden, kregen dan een abonnement voor 6000 Belgische frank. Men heeft dat toen gelijkgetrokken. De Lijn kreeg een compensatie voor die minontvangsten. Op een bepaald moment heeft men dat allemaal in een grote pot gegooid. Hetzelfde geldt voor het leerlingenvervoer. Daar hebben ze van de minister van Onderwijs geld voor gekregen. Zo zijn er nog voorbeelden.

U zou eigenlijk historisch onderzoek kunnen doen. Wat de MIVB toepast, zou u er kunnen uithalen. De kostendekkingsgraad zal dan ongetwijfeld lichtjes stijgen. De compensaties waren namelijk niet zo hoog dat ze een geweldige invloed zouden hebben.

Eigenlijk zou een financieel deskundige de begrotingen uit het verleden moeten uitvlooien.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat het bijzonder moeilijk is voor het verleden.

Als er een chipkaart zou zijn, zou je op het einde van het jaar perfect kunnen zien hoeveel 65-plussers er gebruik van hebben gemaakt. Dan kun je perfect zien wat ten opzichte van het abonnement de bijdrage is van de politieke keuzes die gemaakt worden om een verminderd tarief toe te laten. Dat interesseert mij.

Als je dat globaal bekijkt, heeft dat toch wel een vrij substantiële impact op de kostendekkingsgraad. Bij de MIVB leidt dat ertoe dat ze naar 50 procent gaan. Ze krijgen miljoenen euro's die als inkomsten worden ingeschreven, terwijl dat bij De Lijn een uitgave is, omdat dat ten opzichte van de totale kost mee het pakket uitgaven bepaalt. De Lijn heeft de berekening gemaakt. Als ze het allemaal omrekenen zitten ze aan 35 tot 36 procent. Dat is een enorm verschil.

Wat het verleden betreft, weet ik niet of het nuttig is om daar veel tijd in te stoppen. Die kostendekkingsgraad is wat hij is. Maar in de toekomst, zeker als de chipkaart er zal zijn, lijkt me dat wel iets interessants omdat je dan perfect kunt zien, als je de prijs verhoogt, wat dan de impact is op wat de Vlaamse overheid moet uitgeven of niet uitgeven.

De heer Jan Peumans: Het systeem voor de telling van de reizigers is bij de start van De Lijn in 1991 tot stand gebracht onder leiding van de heer Johan Sauwens, die toen minister van Openbare Werken was. Ik weet daar alles van. Hij heeft toen een werkgroep opgericht die dan heel geleerde berekeningen heeft gemaakt. Het afdelingshoofd exploitatie van Oost-Vlaanderen kan u daar alles over vertellen. Op een bepaald moment heeft men gezegd hoeveel ritten een streekreiziger doet. Vorige legislatuur is dat ter beschikking gesteld.

Achteraf is er een heel uitgebreid marktonderzoek gedaan bij de abonnees. Daarna zijn er nog een hele hoop categorieën kaarten bijgekomen en die heeft men eenzelfde aantal ritten toegewezen als de abonnees, wat natuurlijk niet klopte met de realiteit. Er zijn toen 220.000 abonnees aangeschreven via een schriftelijke enquête. Er is een heel hoge respons geweest. De uitkomst kwam vrij goed overeen met wat in 1991 was bepaald. De ontsparing is volgens mij gebeurd toen men aan allerlei doelgroepen goedkope abonnementen is gaan geven. Daar heeft men dezelfde categorie van telling op toegepast, wat niet overeenstemt met de realiteit.

Er zijn een aantal heel interessante schriftelijke vragen van de 'founding father' van die tellingen, de heer Sauwens. De oefening heeft men altijd consequent toegepast. Niemand heeft dat ooit bestreden.

De heer Marino Keulen: Dat is nu net het probleem, want eigenlijk reageert men zeer defensief. Het is een typische instelling waarbij men gewend is te functioneren vanuit groei en van het krijgen van extra middelen. Ik heb dat gezien bij de snelbussen: de onhandigheid om het maken van keuzes of het schrappen van iets uit te leggen aan mensen. Dat kom je nergens meer tegen. Dat doet denken aan het meest ouderwetse ministerie.

De kostendekkingsgraad heeft naast rendabiliteitsoverwegingen en financieel-budgettaire bekommernissen ook te maken met een draagvlak dat je hebt voor je dienstverlening in de samenleving. Men heeft het altijd maar voor zich uitgeschoven en men is altijd bang geweest om cijfers echt te laten meten, zoals het aantal passagiers, hoe het precies zit met de kostendekking, met het gratis vervoer in Hasselt buiten het derdebetalerssysteem enzovoort. Dat zijn dingen die nodig zijn voor het draagvlak dat ook nodig is in een samenleving. Ik ben voor openbaar vervoer, maar ik heb zelden een administratie zo verkrampd zien omgaan met een aantal terechte vragen die leven bij de aandeelhouder, met name de Vlaamse belastingbetaler.

De heer Jan Peumans: Dat is een heel ander debat. Mijn verleden komt nu naar boven. Ik ben het niet helemaal eens. Toen ik pas bij De Lijn was, sprak men over 'de beweging'. Weet u wat dat was? 'De beweging' waren de mensen van de exploitatie. Iemand van de beweging liep over de koer en die kwam een brigadier tegen. Toen sprak men dus over brigadiers, over de koer, over de beweging enzovoort. Ik denk dat er ten aanzien van de beeldvorming in vergelijking met vroeger, de buurtspoorwegen, ontzettend veel ten goede is veranderd bij het openbaar vervoer. Het is helemaal omgeslagen naar de andere kant. Om nu te zeggen dat men zo oerconservatief was, daar ben ik het niet mee eens. Trouwens, mevrouw Brouwers, oud-bestuurslid, u kunt dat getuigen.

Mevrouw Karin Brouwers: Niet alleen De Lijn als instelling en haar administratie, maar ook de politiek heeft hier zijn zeg in gehad. We moeten ook in de eigen kring kijken.

De heer Marino Keulen: Zeg dat dan ook.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■