

vergadering **C138 – OPE11**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 februari 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aankoop van nieuwe voertuigen voor De Lijn - 858 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over slimme verkeerslichten - 869 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de supercomputer die het verkeer in Antwerpen moet regelen - 818 (2012-2013)	10
Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het achterhouden van een rapport van het Vlaams Verkeerscentrum met betrekking tot de Liefkenshoektunnel - 953 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie betreffende de effecten van een tolvrije Liefkenshoektunnel - 955 (2012-2013)	18
Verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn - 37-E (2012-2013) - Nr. 1: verslag van het Rekenhof	
Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en het Rekenhof	
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verslag van het Rekenhof met betrekking tot de personeelswerving en -selectie bij De Lijn - 797 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn - 801 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vernietigend rapport van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn - 814 (2012-2013)	32
bijlage 1	32
bijlage 2	35

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aankoop van nieuwe voertuigen voor De Lijn - 858 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, in oktober 2012 ontstond in de plenaire vergadering een discussie over het feit dat De Lijn zo'n 237 dieselbussen bij de Franse maatschappij Irisbus zou bestellen. Deze bestelling werd fel gecontesteerd omdat Vlaanderen zelf over twee grote busbouwers beschikt. De minister stelde dat de aanbestedingsprocedures van De Lijn toen nog liepen.

Op 6 februari 2013 maakte de Vlaamse Regering bekend dat ze in totaal 386 nieuwe bussen heeft besteld voor De Lijn. In de geschiedenis van het aankoopbeleid van voertuigen voor De Lijn is dat een monsterbestelling. De Vlaamse busbouwers zagen dan ook hoopvol de bestelling tegemoet. Er wordt echter slechts een klein deel van de monsterbestelling toegekend aan Vlaamse busbouwers: 35 bussen voor Van Hool, waarvan 27 gelede bussen, 5 waterstofbussen en 3 elektrische bussen, en 76 bussen voor VDL, waarvan 27 stadsbussen en 41 microbussen. De grootste bestelling van 160 streekbussen of gewone dieselbussen wordt uiteindelijk toch toegekend aan de Franse busbouwer Irisbus.

Deze berichtgeving ontlokte meteen opnieuw wrevel bij de Vlaamse busbouwers. Waarom geeft men zo'n grote bestelling aan een Franse busbouwer, die uiteindelijk de bussen laat bouwen in Tsjechië, een lagelonenland? Waarom wordt er niet meer rekening gehouden met de tewerkstelling in eigen land, zoals Frankrijk en Italië blijkbaar wel doen?

Het is nog niet duidelijk welke busbouwer de bestelling van 123 hybridebussen in de wacht zal slepen, maar we kunnen ons niet van de indruk ontdoen, minister, dat de Vlaamse investeringen in technologie en duurzaamheid ook ten gunste zullen zijn van de goedkope dieselbusbouwer Irisbus. Van Hool vreest voor tijdelijke economische werkloosheid en dreigt zelfs met delokalisatie. Als zelfs de Vlaamse overheid erin slaagt om buitenlandse bedrijven te verkiezen boven eigen Vlaamse werkgelegenheid, wordt de drang naar delokalisatie nog groter.

Minister, de vraag is ook economisch getint. Het hoort erbij. Ik noem het een monsterbestelling, want het is voor het eerst dat er zo'n grote bestelling is. Die beslissing betwisten wij helemaal niet. We hebben verschillende vragen gesteld over de kwaliteit van de bussen, er zijn verschillende stakingen uitgebroken omdat de kwaliteit van het wagenpark niet voldeed.

Intussen heb ik het rapport van de Inspectie van Financiën ingekeken en ben ik meer op de hoogte van de situatie. Daarom stel ik mijn vragen wat anders dan ik ze heb neergeschreven. Ik heb begrepen dat 160 streekbussen worden toegekend aan de Franse busbouwer Irisbus. In het dossier heb ik gezien dat de bussen van Irisbus bijna 20.000 euro goedkoper zijn dan de bussen die door de Vlaamse busbouwers worden voorgesteld.

Is er dan geen enkele mogelijkheid om de grote bestelling van dieselbussen toch in eigen land te houden? Ik herinner me de vraag van de heer Sabbe in de plenaire vergadering. Hij stelde voor om tewerkstelling in eigen streek op te nemen in de aanbestedingsvoorwaarden, minister. Ik weet ook wel dat er Europese regels zijn voor een vrije markt en dergelijke. Toch moet er een manier worden gezocht om zulke grote bestellingen, die belangrijk zijn voor de werkgelegenheid in Vlaanderen, in eigen land te houden.

Verschillende collega's hier hebben ook wel enige verantwoordelijkheid in gemeentebesturen, en daarom dacht ik eraan om bijvoorbeeld uw offerteaanbesteding op die manier te schrijven dat de bestelling toch in eigen land kan gebeuren. Wie zegt dat de kwaliteit van die bussen, de motoren, transformatoren en alle technische toebehoren, even goed zal zijn als die

van de bussen die in eigen land worden gemaakt? Dat zijn de discussiepunten die we eventueel toch naar voren kunnen brengen.

Minister, het aantal dieselbussen die worden aangekocht is uiteindelijk verminderd. Oorspronkelijk waren het er 232. Dat is gereduceerd tot 160 dieselbussen. U vond ook wel dat het niet kon dat u als Vlaamse overheid de burger bestraft via een hogere belasting op de inverkeerstelling (BIV) wanneer die een dieselwagen aanschaft, maar uiteindelijk zelf als Vlaamse overheid een grote bestelling van dieselbussen doet. Dat is contradictorisch. Het was wel een goede beslissing dat u het grote aantal dieselbussen hebt teruggebracht tot 160 dieselbussen, met daarbij 123 hybride bussen, ook omwille van de CO₂-uitstoot en de klimaatdoelstellingen. Er zijn goede redenen voor aangehaald.

Minister, mijn laatste vraag is economisch getint, maar ik ben ervan overtuigd dat u het in de Vlaamse Regering hebt besproken. Vreest u als Vlaamse overheid niet voor een delokalisatie door de grote bestelling die in het buitenland wordt geplaatst? Dat argument heeft Van Hool aangehaald, indien zij geen grote bestelling kunnen binnenhalen. Er zou dan tijdelijke economische werkloosheid ontstaan.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, ik wil beginnen met u te danken dat u hebt ingegrepen en dat u erin bent geslaagd om de bestelling van het aantal dieselbussen te verminderen. In tweede instantie is het ook goed, gezien de huidige economische omstandigheden, dat een groter deel van de koek van die bestellingen bij de Vlaamse busbouwers is terechtgekomen. Maar in mijn ogen hebt u maar half kunnen rechtekken wat vanaf het begin al serieus krom zat. Ik ben het dossier van de Inspectie van Financiën ook gaan inkijken.

Een van onze Vlaamse busbouwers, namelijk Van Hool, loopt in de spits van nieuwe ontwikkelingen. Voor onze fractie is het onbegrijpelijk dat, gezien het feit dat de Vlaamse Regering terecht investeert in innovatie en via Vlaanderen in Actie (ViA), dat we gisteren uitgebreid hebben besproken, naar een transitie wil gaan voor een duurzame samenleving, alles wordt doorkruist door een bestelling van een vierhonderdtal bussen, waarvan op het einde van de rit nog altijd een stevig aantal gewone dieselbussen zijn. De Vlaamse overheid participeert binnen het ViA-traject zelfs in Europese projecten rond waterstof- en brandstof-celtechnologie.

Na inzage van het rapport van de Inspectie van Financiën heb ik enkele concrete vragen voor u, minister, ook in het licht van de beheersovereenkomst van De Lijn. Het is in mijn ogen niet gebruikelijk dat een minister ingrijpt nadat de raad van bestuur van een extern verzelfstandigd agentschap, wat De Lijn toch is, een beslissing heeft genomen. Er bestaat immers zoiets als een beheersovereenkomst tussen de Vlaamse Regering en De Lijn, die de wederzijdse rechten en plichten vastlegt tussen het Vlaamse Gewest en De Lijn. Minister, op basis van welk recht of welke grond hebt u ingegrepen? Is uw ingrijpen geen blijk van wantrouwen tegenover de zittende raad van bestuur?

Vindt u dat de beslissing van 5 september 2012 van de raad van bestuur van De Lijn over de aankoop van die dieselbussen indruiste tegen de beheersovereenkomst? Had u op basis daarvan als Vlaams minister en Vlaamse Regering niet kunnen overgaan tot zelfs een volledige schrapping van die opdracht?

Hoe komt het dat de raad van bestuur van De Lijn – zeker in het licht van bijlage 5 van de beheersovereenkomst, het actieplan groen openbaar vervoer in 2015, waar zeer duidelijke doelstellingen in zitten – in de gunningscriteria zeer weinig rekening heeft gehouden met de milieu-impact, zoals uitstoot en geluid? Dat kon ik ook afleiden uit het rapport dat ter inzage lag van de parlementsleden. Bij de punten die men had toegekend aan de verschillende busbouwers had ik toch vragen bij het gewicht dat gegeven was aan bepaalde gunningscriteria. Maar dat was niet helemaal zichtbaar voor ons als parlementsleden.

Minister, gaat u op basis van wat gebeurd is en in het raam van die beheersovereenkomst de raad van bestuur van De Lijn duidelijk maken dat de Vlaamse Regering volgens een aantal beleidsbrieven, ook die van u, die overigens wordt geciteerd in het actieplan groen openbaar vervoer, duidelijke doelstellingen heeft wat betreft luchtkwaliteit? Dat viseert in mijn ogen ook de busvloot van De Lijn. Gaat u bijvoorbeeld aangeven dat bepaalde elementen als geluid, brandstof en uitstoot, over een termijn van veertien jaar moeten worden meegenomen en niet enkel bij de aankoop? Dat geeft uw eigen nota aan de Vlaamse Regering zeer duidelijk aan. Gaat u die elementen met de raad van bestuur doornemen, zodat wat gebeurd is en wat u als minister hebt moeten doen, geen tweede keer gebeurt?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we zijn bijzonder tevreden dat er na de resolutie die we hier kamerbreed hebben aangenomen naar aanleiding van de bespreking van de beheersovereenkomst, daadwerkelijk een omslag is gebeurd bij De Lijn richting vergroening. U hebt mee opgevolgd dat de vergroening van het wagenpark bij De Lijn daadwerkelijk zal gebeuren. De aankoop van die hybride waterstofbussen juichen wij toe.

We vinden het ook van belang dat de wetgeving op de overheidsopdrachten is gerespecteerd. Ik ben ervan overtuigd, waarmee ik mijn appreciatie uit ten aanzien van u en van de mensen van De Lijn, dat de opdrachten effectief conform die regels zijn toegekend.

Mevrouw Van den Eynde, als we zouden verbieden dat er bussen in het buitenland worden besteld, zullen onze Vlaamse busbouwers dan ook geen bussen meer mogen leveren aan het buitenland? Ik hoop niet dat we in die Vlaamse bekrompenheid terechtkomen. Het is net de sterkte van die firma dat ze met haar milieutechnologie heel veel leveringen doet in het buitenland. Ik ben heel tevreden dat die technologie nu ook hier kan worden toegepast. Dan kunnen ze aan buitenlanders die komen kijken ook laten zien dat hier in Vlaanderen bussen met hun technologie rijden.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik heb een bijkomende vraag, in de lijn van de laatste vraag van de heer Rzoska. We hebben nu deze gunning gehad. Daaruit kunnen we ook zaken leren. Het heeft niet zo veel belang dat we stilstaan bij wat hier nog allemaal beter of meer kon in functie van het actieplan groen vervoer, maar wel dat we eruit leren voor een volgende keer. Een nieuwe aankoop zal wel pas binnen een aantal jaren zijn. Wat kunnen we in functie van de gunningscriteria nog meer doen dan wat nu is gedaan, voor duurzaamheid en groener vervoer? Is men al tot het uiterste gegaan van de gunningscriteria, of kan er nog iets extra's worden gedaan bij een volgende aankoop?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, uw vragen geven me de kans om eens wat meer toelichting te geven bij dit niet onbelangrijke dossier voor De Lijn. Ik ga mijn antwoord toch opbouwen in functie van de vragen die waren gesteld door u, mevrouw Van den Eynde. Ik ga proberen, mijnheer Rzoska, om ook uw vragen te beantwoorden. Het was iets gemakkelijker geweest als u ze op papier had gezet. Ik heb nu alles opgeschreven. Mevrouw Smaers, uw vraag zit min of meer vervat in mijn antwoord.

Ik start bij de regels. Als De Lijn heel wat bussen wil aankopen, valt dat uiteraard onder de wetgeving op de overheidsopdrachten. Mijnheer Rzoska, u vraagt of ik die uiteindelijke aankoop niet kon liquideren. Ik huiver een beetje als ik dat hoor. Er zijn me al veel vragen gesteld over de veroudering van ons dieselpark. Uw opmerking over de vergroening van het wagenpark is correct. Niet alleen ik, ook de raad van bestuur heeft een goede beslissing genomen. Je kunt niet zomaar geen enkele dieselbus meer aankopen. Dat is onmogelijk. Er zou een gigantisch budget nodig zijn om dat allemaal te vervangen, bovendien zijn die dieselbussen ook niet zo slecht.

Zelfs het beste actieplan groen vervoer kan niet uitgaan van het standpunt dat het gedaan is met dieselbussen. Kijk eens hoeveel er rondrijden in Vlaanderen. Je moet dat stapsgewijs doen. Ik ben het er wel mee eens dat De Lijn een voortrekkersrol moet spelen. Ik heb zelfs een vergelijking mee met Nederland. Wat de vergroening van het wagenpark betreft na de aankoop, kunnen we de toets met Nederland qua duurzaamheid meer dan doorstaan.

Ik heb er ook voor gekozen om u het volledige dossier te bezorgen, met inbegrip van het verslag van de Inspectie van Financiën en het advies van Eubelius, het advocatenkantoor dat ons heeft begeleid. Het is atypisch wat we hebben gedaan in het dossier, maar ik sta achter de keuzes en ik ben ervan overtuigd dat het goede keuzes zijn geweest.

Een bewijs daarvan is ook dat niemand naar de Raad van State is gestapt na afloop van de procedure, wat elk bedrijf dat de opdracht niet had binnengehaald, perfect had kunnen doen. Daardoor is er geen procedure aanhangig. Alle aankopen zijn ook effectief realiseerbaar. Het is toch een belangrijk signaal dat de raad van bestuur en de Vlaamse Regering correct hebben gehandeld. Het was een moeilijk pad, maar er is geen enkele procedure aangespannen. In de media kun je zeggen dat je wat ongelukkig bent dat je het niet gehaald hebt, maar als je vindt dat de regels manifest niet zijn nageleefd, moet je een procedure aanspannen. Dat is niet gebeurd. De situatie van de aankoop is dus definitief.

De Lijn is verzelfstandigd, collega's, maar moet wel de regels voor de overheidsopdrachten naleven als ze een grote bestelling wil doen. Onze wetgeving is grotendeels gebaseerd op Europese regels en is van toepassing voor alle overheden in België, ook gemeenten, provincies, OCMW's. Er staan enkele belangrijke zaken in.

Ten eerste is er de bekendmaking: de overheidsdienst moet aankondigen welke opdracht ze wil laten uitvoeren, ze moet dat publiek maken en alle voorwaarden meedelen waarvan ze vindt dat die vervuld moeten zijn. Dat is publiek, niet iets dat in een kamertje gebeurt. Ten tweede moet men het type opdracht bekendmaken. Zijn dit diensten, leveringen of werken? De bussen zijn een levering. Ten derde is er de procedure: afhankelijk van de opdracht moet een bepaalde procedure worden gevolgd, om te kiezen tussen verschillende ondernemingen die kandidaat zijn om de opdracht uit te voeren. Tot slot is er de uitvoering: na de toekenning van de opdracht, de gunning dus, gelden er nog een aantal regels met betrekking tot de uitvoeringstermijn, de betaling enzovoort.

De aanbesteding van de bussen is inderdaad de grootste ooit die geplaatst is door De Lijn, collega's, niet zonder reden. Bepaalde journalisten zeiden me: De Lijn moet besparen, maar toch koopt ze zo veel bussen. Dat is natuurlijk complementair aan elkaar. De vraag is hoe lang het geleden is dat er nog zo'n grote aankoop heeft plaatsgevonden. Er is ook lang nagedacht over de vraag of er zal worden gekocht of dat er een ander systeem zal worden toegepast. Men heeft gekozen om te kopen, vandaar ook de grote bestelling. Het is de enige grote bestelling van deze legislatuur.

Gelet op de omvang van de bestelling moest een en ander gebeuren via een Europese aanbesteding. Verschillende Europese busbouwers konden meedingen naar het contract. De Lijn heeft op basis van een aantal gunningscriteria die door alle leveranciers gekend waren, de opdracht toegekend aan de leverancier met de hoogste score op de diverse criteria. Naast de prijs waren er ook een aantal andere criteria opgenomen: het verbruik, de emissies, de onderhoudskost, het geluid, de verlenging van de waarborg, het aantal plaatsen en de doorstroming in het voertuig, de draaistraal, een aantal kwalitatieve aspecten, de leverings-termijn en de referenties van het materiaal. Ook hier heeft De Lijn rekening gehouden met Europese richtlijn 2009/33 van 23 april 2009 betreffende de bevordering van schone en energiezuinige voertuigen.

Mevrouw Van den Eynde, het criterium tewerkstelling in eigen streek is niet opgenomen in de gunningscriteria. De reden hiervoor is dat de Europese regelgeving in verband met vrij verkeer van goederen en personen dit niet toelaat. Het vrije verkeer van goederen is een van

de vrijheden van de interne markt van de Europese Unie. De afschaffing van de douanerechten heeft het intracommunautaire handelsverkeer gestimuleerd, wat goed is voor een groot deel van de totale invoer of uitvoer van de lidstaten. Alle invoer- en uitvoerbeperkingen zijn verboden. Enkel in geval van risico voor de volksgezondheid of het milieu kunnen de lidstaten het vrije verkeer van goederen aan banden leggen. Een land mag zijn eigen ondernemingen dan ook niet bevoordelen.

Mijnheer de Kort, die Europese regels gelden in twee richtingen. Zij zorgen ervoor dat ook onze Vlaamse busbouwers in het buitenland mooie opdrachten kunnen binnenhalen. Op de website van busbouwer Van Hool staat: “Van Hool uit België bouwt jaarlijks tot 1400 bussen en autocars en zo’n 4000 industriële voertuigen waarvan het 80 procent wereldwijd exporteert.” Het is dus wel belangrijk dat die regel bestaat. Verder geeft Van Hool aan dat ze al contracten afsloten voor de levering van 92 modellen van de ExquiCity in onder meer Metz in Frankrijk, Barcelona in Spanje, Parma in Italië en Genève in Zwitserland. Dat geldt trouwens bij uitbreiding voor de meeste bedrijfstakken in Vlaanderen. Als bijzonder open economie profiteren wij het meest van open grenzen voor goederen.

Er is voor gekozen om minder standaard dieselbussen – weliswaar met Euro VI-motor – aan te kopen, en extra in te zetten op hybride bussen. Het initieel voorgestelde aantal van 237 standaard dieselbussen werd beperkt tot 160 bussen.

Mijnheer Rzoska, u vraagt of het eigenlijk wel kan dat ik hier ingrijp. Welnu, mijn ingreep is heel beperkt geweest. De raad van bestuur van De Lijn heeft een beslissing genomen. Het dossier was daarmee echter niet afgehandeld. Over dat dossier mocht niet worden gecommuniceerd. Na de beslissing van de raad van bestuur moest het dossier worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Voor het dossier bij mij is aangekomen, maar nadat het was besproken op de raad van bestuur van De Lijn, heb ik een brief geschreven aan de raad van bestuur. Ik heb die brief bij me en kan u die bezorgen. Daarin heb ik gevraagd om dit dossier nog eens op de raad van bestuur te bespreken en mij mee te delen op welke manier dit past binnen het actieplan groen vervoer van De Lijn.

Binnen de raad van bestuur heeft men dan een nieuwe discussie gevoerd over het dossier. Het is de raad van bestuur van De Lijn zelf die zijn eigen beslissing heeft herzien en een dossier heeft opgesteld om het aantal dieselbussen terug te brengen tot 160.

Zij hadden natuurlijk de Vlaamse Regering nodig. De regering had immers voorzien in een budget voor de aankoop van die bussen. Het voorstel was om minder dieselbussen te kopen en het budget voor hybride bussen uit te breiden. De Lijn had daarvoor niet alleen mij maar bij uitbreiding de hele regering nodig voor de goedkeuring daarvan. Dat veronderstelde immers dat de regering akkoord ging met de overheveling van dat bedrag naar 2013 omdat de gunning van de hybride bussen nog moet gebeuren.

De raad van bestuur is niet door mij teruggefloten en ook niet door de regering, maar heeft zelf opnieuw de discussie gevoerd. Daarvan is ook niets in de media gekomen. De procedure is correct gevolgd. De regering heeft advies gevraagd aan de Inspectie van Financiën die haar werk correct heeft gedaan. We hebben ook advies gevraagd aan het advocatenkantoor Eubelius om zeker te zijn dat we op deze weg verder mochten gaan. Als wij dat niet hadden gedaan en iemand was naar de Raad van State gestapt om het dossier te laten vernietigen, dan hadden wij daar met rode kaken gestaan. We hebben het licht op groen gekregen en de Vlaamse Regering heeft dan ook besloten om het management en de raad van bestuur van De Lijn te volgen in de keuze die zij hadden gemaakt.

Na de beslissing van de raad van bestuur hebben we nog een aantal weken moeten wachten tot de standstill volledig voorbij was. Niemand heeft een procedure gestart, en zo zijn we gekomen waar we nu staan. Ik hoop u ervan te hebben overtuigd dat ik de beheers-overeenkomst zeker niet heb willen schenden.

De raad van bestuur heeft deze werkwijze niet vanaf het begin gevolgd omdat de documenten elkaar een beetje hebben gekruist. Toen de raad van bestuur de aanbesteding startte, was de nota over het mitigatieplan nog niet af. Ik meen echter dat zij een goede keuze hebben gemaakt.

De raad van bestuur heeft beslist om minder dieselmotoren en meer hybride bussen te kopen omdat zij op milieuvlak beter scoren. Aanvankelijk was ervoor geopteerd om 50 hybride bussen te kopen. Dat aantal is nu opgetrokken naar 123 hybride bussen met de laatste technologie. Het bestek moet wel nog finaal worden afgewerkt.

De 123 hybride bussen die worden aanbesteed, zullen rijden op de stadsnetten van Antwerpen, Brugge, Oostende, Gent, Hasselt en Leuven. De oudste standaard dieselmotoren worden vervangen door 160 nieuwe bussen met Euro VI-motoren. Door deze vervanging verdwijnen de meer onderhoudsbehoevende bussen. Hierdoor dalen de jaarlijkse onderhoudskosten. De inzet van nieuwe bussen zal bovendien de bedrijfszekerheid verhogen aangezien de kans op onvoorziene defecten van de bussen wordt verkleind.

De Euro VI-motoren zijn momenteel de beste op de markt voor mens en milieu: 70 procent minder koolwaterstoffen, 80 procent minder NOx en 50 procent minder fijn stof ten opzichte van Euro V-motoren. Door de gesloten roetfilter wordt de uitstoot van fijn stof met 95 procent beperkt. Ik verwijs daarvoor naar een recent onderzoek van de Nederlandse Organisatie voor toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek (TNO) in opdracht van de afdeling Voertuigemissies en Brandstoffen van het Nederlandse Ministerie van Infrastructuur en Milieu.

Mevrouw Van den Eynde, dat rapport is interessant. Het geeft aan wat de ontwikkelingen, mogelijkheden, voordelen en risico's zijn van de toepassing van CNG (compressed natural gas) en LNG (liquid natural gas) voor vrachtwagens en bussen, op grond van de huidige situatie en ontwikkelingen en met de focus op voertuigemissies. Op bladzijde 10 van de studie staat: "Doordat dieselmotoren met de introductie van Euro VI nog flink schoner worden, komt het NOx en fijnstofvoordeel van gasmotoren ten opzichte van Euro VI-diesel grotendeels te vervallen. Door het lagere rendement hebben gasmotoren nauwelijks een CO2-voordeel ten opzichte van diesel."

De minister-president heeft tijdens de persconferentie al wat uitleg gegeven over de economische vragen. Ik heb ook al gezegd dat een open economie in twee richtingen werkt en dus ook effecten heeft in twee richtingen. Voor de beslissing was genomen, had Van Hool zelf al beslist om een fabriek in het buitenland te bouwen om de standaardtypes te laten maken. Ik verwijs ook naar een persbericht van de minister-president van 11 januari 2013 waarbij hij 1,23 miljoen euro voor opleiding toekent aan Van Hool. Daarin wordt gesteld: "Als gevolg van verschuivingen op de wereldmarkt moet de nv Van Hool een heel andere businessstrategie dan voorheen toepassen, namelijk zich resoluut gaan richten op de nichemarkt van luxecars en de productie van de standaardbussen overbrengen naar Macedonië. In het kader van deze nieuwe bedrijfsstrategie zal Van Hool in de volgende 3 jaar ten aanzien van de Vlaamse personeelsleden voor bijna 13 miljoen euro investeringen in opleidingen uitvoeren en zal ze ook 75 nieuwe VTE aanwerven." Dat is de beleidskeuze die zij hebben gemaakt.

Als we kijken naar de waarde van het totale contract, dan zien we dat de helft van de investeringen, namelijk 26 miljoen euro, naar onze Vlaamse busbouwers gaat. Wij bestellen daarnaast nog vijf waterstofbussen, drie elektrische bussen en een serie van microbussen. Met die waterstofbussen en elektrische bussen mogen onze busbouwers het neusje van de zalm leveren. Dat neusje is ook een beetje duurder. Vandaar onze beslissing om toch nog een aantal dieselmotoren te kopen.

Vlaanderen zet al een aantal jaren in op het onderzoek naar waterstofbussen, elektrische bussen en hybride bussen. Deze inspanningen beginnen vruchten af te werpen. De

investeringen in elektrische bussen en waterstofbussen past ook in de visie van de Vlaamse Regering om in te zetten op milieu en hernieuwbare energie. Die zijn een belangrijke motor voor de ontwikkeling.

Ik heb hier een kaartje dat een overzicht weergeeft van de openbaarvervoerbussen in Nederland inzake milieuprestaties. Daarmee wil ik aantonen dat onze bussen zeker niet moeten onderdoen en dat wij op dat vlak zeker op schema zitten.

Ik wil het ook nog even hebben over de Irisbus. De Irisbus is niet conceptueel nieuw en is ook niet gemaakt omdat De Lijn niet genoeg geld had. Ik heb daarover al veel soorten opmerkingen gehoord. De Irisbus Crossway is in 2005 geïntroduceerd en in 2007 uitgebreid. Het is een heel succesrijk voertuig in het segment met ongeveer 34 procent marktaandeel in Europa. Er zijn al meer dan 10.000 voertuigen verkocht. Zij rijden onder andere in Denemarken, Duitsland, Nederland en Polen. Ook de TEC heeft Irisbussen gekocht, maar dan van een ander type. In de zomer van 2012 zijn er meer dan 150 Irisbussen verkocht aan Deutschen Bahn. Sommigen maken de vergelijking met een trein, maar die vergelijking is hier niet op zijn plaats: het is een bustype dat al lang bestaat.

Het management van De Lijn is het bestek voor de hybride bussen nu aan het afwerken. Er zijn in Vlaanderen heel wat ondernemingen die daar heel sterk in zijn en die daar volop op willen focussen. Wat we kunnen doen op het vlak van vergroening, doen we ook. De heer Rzoska stelde dat die dieselbussen niet duurzaam genoeg zijn, maar ik zag de directeur-generaal van De Lijn de wenkbrauwen al fronsen. We wilden een Euro VI-motor. Die zat er al in. U kunt daar in het dossier en in de nota van de Vlaamse Regering een aantal zaken over lezen. Wij hebben het dossier in vertrouwelijke kennisname, omdat er ook wat commerciële informatie in staat. U kunt daar alles in lezen.

Er zijn echt grote inspanningen gedaan op dat vlak. Het bedrijf meent het ook met de vergroening. Nu het Klimaatactieplan definitief is goedgekeurd, kunnen we dat ook mee integreren in de verdere evolutie van het voertuigenpark van De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik was verbaasd over de vragen van de collega van Groen. Als hij het dossier goed had ingekeken, had hij inderdaad kunnen zien dat er geen overtredingen waren inzake de beheersovereenkomst met De Lijn en dat het advocatenbureau heel duidelijk stelde dat er nog aanpassingen mochten gebeuren na de eerste offerte.

Ik stel vast, mijnheer De Kort, dat onze busbouwers hun hoogtechnologische en duurzame voertuigen gemakkelijker aan het buitenland kunnen leveren dan aan Vlaanderen. Zij investeren enorm veel in hoogtechnologische voertuigen, maar bij ons blijken ze die aan de straatstenen niet kwijt te raken. In het buitenland kunnen ze enorm veel aardgasbussen leveren, maar in Vlaanderen is er gewoon geen interesse voor. Zelfs een proefproject wordt maar niet in overweging genomen.

Minister, wij blijven er voorstander van om het wagenpark van De Lijn te vernieuwen. Maar dit dossier toont aan dat de loonkost er in zeer grote mate mee de oorzaak van is dat onze Vlaamse busbouwers hier niet kunnen concurreren. Dat heeft dus niets te maken met bekrompenheid, mijnheer De Kort.

Ik begrijp uit uw antwoord, minister, dat u ook bezorgd bent over de werkgelegenheid in Vlaanderen. U probeert de scheefgetrokken situatie met het kostenplaatje recht te trekken. Ik hoop in ieder geval dat dit dossier opvolging zal krijgen, ten eerste door de discussie over de loonkost opnieuw te openen, wat een heel belangrijk onderwerp is in dezen. Ten tweede hoop ik dat De Lijn in de toekomst zelf inspanningen doet inzake milieuvriendelijk beleid, zodat u genomen beslissingen niet telkens zult moeten herroepen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, ik dank u voor het zeer uitgebreide antwoord. Ik beseef dat ik wat laat was met mijn vraag. Ik heb het dossier pas deze week ingekeken. Uw antwoord was zeer overtuigend.

Ik had het dossier wel degelijk bekeken, mevrouw Van den Eynde. Wat bijvoorbeeld niet in het dossier zat, was die brief. Dan is het moeilijk om te zien hoe een en ander speelt in het verloop van een dossier. Dat een advocatenbureau dan een uitspraak doet over de gunning, betekent nog niet dat na een standstill een van de bedrijven niet toch kan ageren.

Minister, ik onthoud uit uw antwoord dat u de vergroening van het wagenpark van De Lijn zeker genegen bent. De vergelijking waarbij de directeur-generaal van De Lijn zijn wenkbrauwen fronste, betrof het volgende. In uw nota aan de Vlaamse Regering stond mooi uitgelegd dat de hybride bus, dus de diesel, met de verminderde uitstoot en brandstofverbruik, op een langere termijn van veertien jaar ongeveer dezelfde kostprijs had als een gewone bus als je het met die factoren bekeek. Ik vond dat een zeer interessante vergelijking. Mijn opmerking was daarop gebaseerd.

Wat de gunningscriteria betreft, ben ik vragende partij om daar in de toekomst eens een debat over te voeren. Als je het dossier goed bekeek, zag je dat vooral de kostprijs zeer zwaar doorwoog. Een van de criteria die u zelf had opgelijst, geluid, woog bijvoorbeeld heel wat minder zwaar door. Daarom vind ik het belangrijk dat we weten hoe zwaar welke criteria wegen, zeker als je met zo'n opdracht sturend wilt werken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, ik was een aantal elementen van mijn antwoord nog vergeten mee te geven. We onderzoeken momenteel of we een proefproject met biogasbussen mogelijk kunnen maken in het kader van het Klimaatfonds. U weet dat in dat kader heel wat middelen gegenereerd worden. Eind vorig jaar hebben wij ook beslist om bij de vernieuwing van Flanders' DRIVE de komende jaren voor minstens 30 miljoen euro aan subsidies te genereren voor onderzoek en ontwikkeling.

Ik weet dat u zich zorgen maakt of we wel mee zijn met de trein, en de oppositie moet nu eenmaal oppositie voeren, maar we proberen echt inspanningen te leveren rond waterstofbussen en elektrische bussen en om De Lijn en Flanders' DRIVE daar een voortrekkersrol in te laten spelen.

Mijnheer Rzoska, ik zal de brief aan het commissiesecretariaat bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik zal de initiatieven die u wilt nemen om naar andere brandstoffen te gaan, zeker opvolgen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over slimme verkeerslichten
- 869 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de supercomputer die het verkeer in Antwerpen moet regelen
- 818 (2012-2013)

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, in de beheersovereenkomst van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) voor 2011-2015 staat te lezen dat de verdere uitbouw van een netwerk

van slimme verkeerslichten, waarvan de regeling wordt aangepast in functie van de verkeersstromen, bijdraagt aan een dynamisch verkeersbeheer op de primaire en secundaire wegen.

De bedoeling is om dat in te schakelen in een netwerk van slimme verkeerslichten. De individuele regeling van verkeerslichten kan in veel omstandigheden nog worden verbeterd. Zeker in stedelijk gebied zou dat veel effect kunnen hebben. Door de betere afstemming van verschillende verkeerslichten kan de doorstroming van zowat alle weggebruikers verbeteren. Verschillende studies tonen aan dat zo'n slim verkeerslicht de filetijd op bepaalde kruispunten zelfs met 64 procent kan verminderen.

De beleidsbrief geeft ook aan dat de verkeerscomputer in Antwerpen, die niet alleen de stad maar ook de rest van het Vlaamse Gewest aanstuurt, aan vernieuwing toe is. De nieuwe installatie zal het mogelijk maken om alle verkeerslichten op elkaar af te stemmen en te regelen. Het doel is om in het stedelijke gebied in en rond Antwerpen het openbaar vervoer en het gewone verkeer vlotter te laten doorstromen. In 2011 is de voorbereiding begonnen van de allesomvattende studie die de technische aspecten van de nieuwe installatie beschrijft, samen met de verkeersregeling op het terrein. De studie hanteert het STOP-principe (Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Personenwagen) en bekijkt voor elk kruispunt, elke as en elk gebied welke weggebruiker wanneer moet worden bevoordeeld.

De duurtijd van het project is geraamd op vijf jaar. In 2012 is daarvoor een bestek opgemaakt en is er gestart met de uitvoering van dat bestek. De concrete studieopdracht bestaat uit twee fases. De eerste fase betreft het opmaken van de verkeerslichtenregeling volgens de aanbevelingen van het Groene Golf Team, de tweede fase betreft de evaluatie na implementatie van de nieuwe verkeerslichtenregeling.

Ondertussen vernamen we dat de Vlaamse overheid een akkoord heeft met de stad Antwerpen en De Lijn om over te gaan tot de aankoop van een nieuwe supercomputer, die alle verkeerslichten in en rond Antwerpen dient te regelen. Tegen 2017 zullen alle verkeerslichten in de binnenstad, maar ook op de Singel en op de belangrijke invalswegen rond Antwerpen, intelligent zijn. Voor die slimme verkeerslichten wordt er 20 miljoen euro uitgetrokken. Het zou de problematische files van, naar en in Antwerpen kunnen verbeteren.

In Gent is in 2012 het contract gegund voor een verkeerscoördinatiesysteem om de verkeersregelaars op de stadsring R40 te regelen. In 2012 is de studie- en testfase uitgevoerd en is een eerste segment van de stadsring uitgerust met het systeem.

Minister, de aankoop van die supercomputer is uiteraard een goede zaak, maar 2017 is nog heel ver weg. Slimme lichten, toeritdosering en zo meer, het zijn zaken die in elke beleidsbrief voorkomen. We zullen toch niet tot 2017 moeten wachten voor we effecten zullen zien op het terrein?

Er zijn de afgelopen jaren al veel vragen over gesteld, door mezelf en andere collega's. Ondertussen zijn er op het vlak van infrastructuur al heel wat zaken gebeurd. Wanneer zullen we daar de eerste resultaten van zien? Hopelijk kunt u mij op dat vlak wat geruststellen. Welke ervaringen uit de implementatie van het verkeerscoördinatiesysteem in Gent kunnen worden gebruikt om andere netwerken van slimme verkeerslichten te optimaliseren?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, in april 2012 maakte het Agentschap Wegen en Verkeer bekend dat het samen met andere partners, onder wie De Lijn, gaat investeren in een supercomputer van 20 miljoen euro voor de regeling en beïnvloeding van de verkeerslichten in de stad Antwerpen.

Alles leek in kannen en kruiken, minister. Het bedrag was gekend, de partners die zouden meedoen, waren ook gekend en zaten op één lijn. Men had ook al in kaart gebracht welke lichten er beïnvloed zouden worden. Enkel de openbare aanbesteding ontbrak nog, maar die zou spoedig volgen.

Tijdens de besprekingen van alle beleidsbrieven tijdens deze legislatuur liet u optekenen dat u verkeerslichtenbeïnvloeding een belangrijk dossier vindt en dat het prioriteit krijgt. Ook tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst van De Lijn en de bespreking van de evaluatie van die beheersovereenkomst kwam het thema ter sprake, en opnieuw was het een item waar men met prioriteit in wou investeren.

Toen De Lijn met haar besparingsplan kwam, bleek opnieuw dat men veel heil verwachtte van de verkeerslichtenbeïnvloeding om te kunnen besparen. Een snellere doorstroming zorgt er immers voor dat het verbruik daalt, en vooral dat men met minder bussen en trams evenveel passagiers kan vervoeren.

Ondertussen zijn we bijna een jaar verder en lezen we in de Gazet van Antwerpen van 1 februari 2013 dat “de Vlaamse minister van Mobiliteit zopas een akkoord heeft bereikt met de stad en De Lijn over de aankoop van het nieuwe systeem om verkeerslichten te beïnvloeden.” Als je dat bekijkt in het perspectief van 2012, lijkt dat een beetje op aankondigingspolitiek. Minister, gaat die bekendmaking over één en hetzelfde dossier, dat vorig jaar ook al bekendgemaakt werd? Zo ja, wat is er dan misgelopen?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Minister, als Antwerpse ben ik uiteraard heel blij met de aankondiging van een paar weken geleden met betrekking tot de slimme verkeerslichten, die de mobiliteit en de doorstroming in positieve zin zullen beïnvloeden. Er zijn al een aantal proefprojecten, zoals in Brasschaat, die aantonen dat dit inderdaad een positief effect kan hebben.

De heer D’Hulster wees er al op dat het hele project pas in 2017 gefinaliseerd zal zijn. Bovendien zullen niet alle kruispunten uitgerust zijn met die slimme infrastructuur. Wat doen we in de tussentijd? Er zijn immers heel wat kruispunten waar problemen zijn. Daarnaast zullen ook een aantal zwarte punten blijven bestaan. Ik verwijs naar Ruggeveld in Deurne, waar elke dag zeer lange files staan.

Dit heeft natuurlijk niet enkel consequenties voor de doorstroming, maar ook voor de verkeersveiligheid. Volgens mij kan dit hele systeem ook een bijdrage aan de verkeersveiligheid leveren. Ik heb begrepen dat het STOP-principe als basis voor de installatie van die lichten zal worden gehanteerd. Betekent dit dan dat op sommige plaatsen veeleer de groene golf voor fietsers dan de doorstroming voor auto’s of voor het openbaar vervoer kan worden gehanteerd?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, aangezien een mogelijk verder uitstel van het hele actieplan betreffende de uitbouw van een dynamisch verkeersmanagement me ongerust maakt, wil ik me ook bij deze vraag om uitleg aansluiten.

Dit onderwerp vormt een belangrijk onderdeel van de beheersovereenkomst met het AWV. Die doelstelling is zeer gericht geschreven. Er moet aan intelligente verkeerslichten worden gewerkt. Dit is zeker belangrijk in stedelijke gebieden als Antwerpen en Gent. Ook Hasselt is in die lijst opgenomen. Daar moet naar de invoering van een slimme verkeerslichtenregeling worden gestreefd.

In de beheersovereenkomst zijn doelstellingen opgenomen. Zullen we die doelstellingen halen? De streefwaarden zijn heel duidelijk opgesomd. Tegen 2015 zou al heel wat moeten zijn gerealiseerd. Nu hoor ik over 2017 spreken. Ik ben dan ook ongerust. Zijn we dit al dan niet aan het opschuiven?

De heer Jan Peumans: Tijdens de nacht van afgelopen zondag op afgelopen maandag heb ik een nachtelijke rit door Limburg gemaakt. Ik heb vier spoedgevallendiensten aangedaan. Ik heb al wachtend voor rode lichten veel tijd verloren. Blijkbaar was er veel verkeer om 3 uur

's morgens. Het was zo verschrikkelijk druk dat de lichten rood waren. Ik moest wachten tot de cyclus om was.

Ik heb, samen met de minister, eens een heel aangenaam bezoek aan Maastricht gebracht. Ze herinnert het zich misschien nog. Die stad is vergelijkbaar met Brugge en telt ongeveer 100.000 inwoners. In die schitterende stad staat volgens mij al twintig jaar lang een supercomputer.

De vraag is dus of wat in Antwerpen zal gebeuren met de situatie in Maastricht kan worden vergeleken. Ik druk het nu heel simpel uit. Ik ken de Antwerpse situatie niet. De minister kan hier allicht niet zo maar snel een antwoord op geven. Zal de situatie in Maastricht ook de situatie in Antwerpen worden?

Ik stel anno 2013 vast dat we hier nog steeds geen verkeersafhankelijke lichten kunnen installeren. Dat is heel erg. Ik begrijp dat niet. Ik wil gerust eens iemand uitnodigen om met mij van Maastricht naar Tongeren te rijden. We kunnen dan eerst in Maastricht lekker eten en rond 23.00 uur nuchter vertrekken. We zullen dan zien hoe snel iemand Maastricht uit kan rijden en hoe snel iemand op de Tongerse ring wordt tegengehouden. Al die rode lichten branden daar. Die cyclus blijft draaien. Ik begrijp niet dat we dit met al onze hoge technologie anno 2013 niet tot stand kunnen brengen.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb blijkbaar iets losgeweekt. Maakt u in Kontich misschien hetzelfde mee?

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik wil gewoon even opmerken dat het dynamisch verkeersmanagement of de slimme verkeerslichten blijkbaar de toverformule van de toekomst zijn. In het antwoord op elke vraag om uitleg die wij over de afstelling van verkeerslichten, files of probleemkruispunten stellen, verwijst de minister naar deze oplossing. Dit is blijkbaar de oplossing voor files en zware verkeersproblemen.

We moeten altijd maar wachten. Dit wordt maar uitgesteld. Volgens mij was dit al tegen 2012 beloofd. We hebben hier al een paar keer een discussie over gevoerd. Als we nog zo lang moeten wachten, zullen we nog veel vragen om uitleg over andere beslissingen moeten stellen. Dat is wat bij mij nu leeft.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, om te beginnen, heb ik begrip voor de vragen die hier zijn gesteld. Ik moet daarvoor niet naar Limburg. Als ik 's nachts door mijn eigen stad rijd, sta ik ook voor rood licht. Er staat dan ook niemand aan de andere kant.

Ik ben vijf jaar geleden minister geworden. Ik heb toen een zware discussie gevoerd. Ik kijk nu even naar de persoon aan mijn rechterzijde. Ik heb toen gezegd dat al onze lichten dom zijn. Mijn medewerker heeft geantwoord dat onze lichten niet dom zijn. Hij heeft niet gezegd dat ze slim zijn, hij heeft enkel betwist dat ze dom zijn. De uitleg die hij toen heeft verschaft, klopt. Onze lichten zijn niet geschakeld. Ze volgen individueel een ander regime 's nachts en overdag. Afhankelijk van het aankomend verkeer, hebben ze een kortere of langere groentijd. We hebben echter geen groene golven. De lichten zijn niet aan elkaar geschakeld.

Ik heb dat hier al eens uitgelegd. Ik heb toen de A12 als voorbeeld aangehaald. Indien we dit daar zouden toepassen, zou dat misschien voor de omliggende gemeenten misschien wel slechte effecten hebben. Als we voor doorstroming gaat, is er natuurlijk minder tijd voor in- en uitstroom. De gemeenten langs de A12 zouden dat niet zo leuk vinden.

Ik tracht te schetsen waarom het een ingewikkeld probleem is. Aangezien de heer Kesteloot net even naar buiten is, kan ik nog even op de belangrijke rol van De Lijn wijzen. De Lijn wil natuurlijk een optimale doorstroming voor de bussen. Vlaanderen telt echter veel kruispunten, wegen en verkeerslichten. Er is een wens om de lichten te schakelen. We trachten dit met de wensen van De Lijn te combineren. Hierdoor zijn we in onze huidige situatie terechtgekomen.

Die situatie is absoluut niet optimaal. Daar ben ik het mee eens. We moeten een oplossing zoeken. Ik zal even overlopen wat we allemaal willen doen.

Ik zal eerst de heer D'Hulster geruststellen. Het zal helemaal niet tot 2017 duren voor er iets gebeurt. Het zal wel tot 2017 duren voor alles is gebeurd. We moeten naar de regio kijken. Het gaat niet enkel om Antwerpen. Volgens mij zitten gemeenten als Mortsel hier ook bij. Een supercomputer zal alles bedienen. Aangezien dat woord de aanwezigen blijkbaar prikkelt, zal ik het systematisch blijven gebruiken.

De huidige computer in Antwerpen is verouderd. Ik heb dat al vaker vermeld. De heer Keulen heeft terecht gevraagd hoe het nu met de communicatie zit. Het gaat steeds om hetzelfde. Ik zal dat trachten te duiden. Ik tracht immers de aankondigingspolitiek zo veel mogelijk te vermijden.

In april 2012 is een werkgroep opgericht. Vertegenwoordigers van De Lijn, van de politie en van AWW en heel wat andere mensen maken hier deel van uit. Die werkgroep heeft een studie gefinaliseerd. In die studie staan mogelijkheden om de problemen in de Antwerpse regio te verbeteren. We moeten een computer aankopen. We moeten het territorium voldoende groot maken. Het mag niet enkel om de gewestwegen gaan. We moeten de ondergeschikte wegen hierin opnemen.

Zodra die studie klaar was, is hierover gecommuniceerd. Die studie stelde immers dat de computer moest worden vervangen. Dat is een van de belangrijkste investeringen waartoe we moeten overgaan. Dat punt is in de media aan bod gekomen. Dat kan ik niet ontkennen. Ik was trouwens blij dat we eindelijk zicht hadden op een manier om de problemen op te lossen.

Tussen april 2012 en januari 2013, wat op zich lang lijkt, is aan een akkoord tussen AWW, De Lijn en de stad Antwerpen gewerkt. Het gaat immers ook om de wegen die de stad Antwerpen in eigendom heeft. Ook de gemeenten in de regio rond Antwerpen moesten zich akkoord verklaren. Iedereen moest de onderwerping aan een dergelijk systeem aanvaarden. Dat systeem zou intelligenter worden. Iedereen moest er echter akkoord mee gaan dat dit systeem alles zou sturen.

In januari 2013 is de samenwerkingsovereenkomst tussen alle partijen getekend. Op dat ogenblik is opnieuw gecommuniceerd. Dit betekent niet dat we tussen april 2012 en januari 2013 hebben stilgezeten. De dubbele communicatie heeft met het verslag van de stuurgroep te maken.

Aangezien ik de laatste ben die heeft getekend, ben ik zeker dat iedereen het samenwerkingsakkoord heeft ondertekend. In afwachting van de formele ondertekening is al een en ander gebeurd. Een technische en een verkeerstechnische werkgroep voeren momenteel een aantal voorstudies uit. Er moet natuurlijk een aanbesteding komen. Dat bestek moet in orde zijn. We kunnen niet zo maar even vragen wie een computer wil leveren. Allerlei zaken moeten in dat bestek worden opgenomen. De aanbesteding zal de komende weken plaatsvinden.

Iedereen is het er allicht mee eens dat de aankoop van een supercomputer een goede zaak is. Ik zou het jammer vinden indien het tot 2017 zou duren voor we op het terrein iets zouden merken. Ik wil ook nog wel tijdens mijn legislatuur resultaten zien, ik wil niet enkel een bestek lanceren. Ik heb er persoonlijk ook belang bij enige resultaten te zien.

De regio's worden in regelgebieden onderverdeeld. Die gebieden moeten technisch worden uitgerust. We moeten in elk gebied nagaan wat prioritair wordt en hoe we dat willen regelen. We moeten echter niet enkel een plan hebben. Daarna moeten de lichten nog worden uitgerust. De computer moet die lichten immers kunnen sturen. Daar kruipt werk in. Telkens opnieuw moet een consensus over de aanpak worden gevonden.

Zodra dat rond is, kan het regelgebied in werking treden. We zullen niet wachten tot alle regelgebieden klaar zijn. Zodra het mogelijk is, zullen we de werking starten. Ik hoop dat dit spoedig het geval zal zijn.

Het gaat trouwens niet enkel om de supercomputer. We proberen tevens de verkeerslichten-regeling in Antwerpen op punt te stellen. Ik heb ooit kritische vragen over AWW gekregen. Er zou binnen AWW niemand aan die problematiek werken. We hebben drie mensen aangeworven om het team te versterken. Ik moet daar nog een mooie naam voor vinden. Het doorstromingslichtenteam klinkt wat te ingewikkeld. Die mensen zijn ondertussen aan de slag. Meer bepaald bevinden twee mensen zich in volle opleiding en is één persoon al opgeleid.

In 2012 heeft De Lijn een aantal assen geselecteerd in functie van een betere doorstroming van het openbaar vervoer. In de loop van de komende maanden zullen we een aantal voor het openbaar vervoer prioritaire assen implementeren. Dat is een maatregel op heel korte termijn. Ik verwacht nog dit jaar de effecten hiervan te zien.

Verder voert het AWW een aantal proefprojecten uit. Momenteel loopt in Dendermonde een proefproject dat naar aanleiding van de aanbevelingen van het Groene Golf Team Vlaanderen tot stand is gekomen. Er is een verkeerslichtenregeling met kortere dan de gebruikelijke minimale groentijden ontworpen. Ik verwacht de resultaten tegen de zomer van dit jaar. We zullen dan merken hoeveel winst we op dat vlak kunnen boeken.

Bovendien worden permanent nieuwe detectiemiddelen onderzocht om de hoeveelheid verkeer te monitoren. Vorig jaar hebben we voor de kusttram het kortestafstandradio-project (KAR) ingevoerd. De kusttram heeft de voorbije jaren een goede evolutie doorlopen. De kusttram kan nu draadloos een signaal naar een verkeerslicht sturen. Als de tram nadert, springt het licht op groen. Dat systeem werkt goed. Het vraagt echter ook investeringen en een goede verstandhouding tussen De Lijn en AWW.

De Lijn, AWW en de Maatschappij voor het Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB) werken volop aan nieuw proefproject om dit systeem ook op bussen te gebruiken. Zoals ik al eerder heb gemeld, rijden die bussen op de as tussen Leuven en Brussel. De komende maanden zal hierover duidelijkheid ontstaan.

Het verkeerscoördinatiesysteem dat in Gent wordt geïmplementeerd, is een beetje kleiner dan het systeem dat voor Antwerpen is gepland. We doen hier zeer nuttige ervaringen op. Het project in Gent bevindt zich in de uitvoeringsfase.

Ik zal uit de losse pols trachten Antwerpen en Maastricht te vergelijken. Wat ik vooral heb onthouden, is het toeritdoseringssysteem in Maastricht. Verder kent Maastricht ook een zeer goede afstemming. In principe zou de afstemming in Antwerpen vrij gelijkaardig moeten worden. De vraag is of we daar ook met toeritdoseringen willen werken.

Ik weet dat er in Gent een proef aan de gang is. We moeten nog uitmaken hoe het hiermee zit. Een van de effecten van een toeritdosering zou er immers uit kunnen bestaan dat veel mensen in al die kleine gemeenten langs de zuidrand van Antwerpen staan. Rond Maastricht heb ik eens tussen de koeien gestaan. In een zone met dichte bebouwing is de situatie echter heel anders. Dat ligt daar wat moeilijker. Het is wel de bedoeling dat we op het vlak van de coördinatie van lichten ernstige doorbraken boeken.

Ik weet dat het allemaal ingewikkeld lijkt. Het is ook ingewikkeld. Ons verkeersnet zit bijzonder complex in elkaar. Het is zeker niet de bedoeling binnen vijf jaar nog geen resultaten te hebben geboekt. Ik hoop iedereen er in de loop van het komende jaar van te kunnen overtuigen dat er op het terrein resultaten zijn geboekt.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik dank de minister voor het antwoord. Ik ben blij te vernemen dat 2017 het eindjaar en niet het startjaar voor de slimme lichten in het Antwerpse zal zijn.

Er bestaat over de mobiliteitsproblemen en vooral over de oplossingen weinig consensus in het Antwerpse. Als er over een zaak wel een consensus heerst, is het over het feit dat de lichten, zeker op de grote invalswegen in de richting van de stad, niet echt optimaal zijn afgesteld.

Minister, kun u al iets concreter zijn? U zegt dat er al dingen vroeger zullen gebeuren, maar is dat nog voor 2013 of is dat voor 2014? Of is het later dat er iets op het terrein voelbaar zal zijn?

Wat betreft die dosering die u aanhaalt, dat is wel eigenaardig, want het is zo dat men die in de rand rond Antwerpen al een paar jaar belooft. In de documenten van uw voorganger en in uw beleidsbrieven is altijd gezegd dat men in de rand de dosering zou invullen om daar een aantal van de belangrijke kruispunten te kunnen ontlasten.

Maar als ik nu uw antwoord hoor, zegt u eigenlijk dat u, op basis van de ervaringen in Gent, het niet de beste oplossing vindt. Daar had ik graag wat meer toelichting bij gehad. Als u er een prioriteit van wilt maken, wat ik toch wel afleid uit uw antwoord, dan denk ik dat u veel mensen gelukkig zult maken. Ik ben bereid om stil te staan voor een rood licht in de woestijn, maar alleen als dat licht goed is afgesteld.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik hoop inderdaad samen met de collega's dat het verhaal van de verkeerslichtenbeïnvloeding en alles wat erbij hoort – supercomputer en alle andere hulpstukken die het mee mogelijk maken – u niet opnieuw confronteert met een nachtmerrie zoals die trajectcontrole op de E17. U herinnert het zich wel, en uiteindelijk was het eind goed al goed, maar het heeft ook heel wat voeten in de aarde gehad. Dat was op zijn minst een hindernissenparcours te noemen, waar dan ook nog een communautair luik aan werd gebreed.

Het is duidelijk – en het was ook altijd in deze commissie aanwezig – dat er voor die verkeerslichtenbeïnvloeding een algemeen draagvlak is. Over dit dossier bestaan er geen partijen, maar alleen maar bekommerde Vlamingen. Dat draagvlak moet voor u een instrument te meer zijn om voluit te gaan voor de realisatie.

Het feit dat we u ondervragen, heeft te maken met een communicatie die op een ogenblik een ander beeld heeft opgeroepen. Eerst was er het verhaal van de studie, en uiteindelijk is achteraf het akkoord gekomen, dat moeten we toch ook heel goed bewaken. Voor de rest zou ik zeggen: 'Let's go for it'. Ik zie het liever morgen gerealiseerd dan overmorgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Inderdaad, ik had ook verwacht dat er opnieuw naar zou worden verwezen. In ongeveer iedere beleidsbrief vinden we ergens in een hele dikke bundel een zinnetje over de Tiensesteenweg in Leuven, Kessel-Lo.

Ja, het is echt waar. Het is al een paar jaar een proefproject met beïnvloeding van verkeerslichten dat, naargelang de opstapeling, het verkeer al dan niet doorlaat.

Dit gebeurt ook via een computer, en de laatste keer is gezegd dat het systeem goed loopt en dat men het wil bestendigen. Maar is dat nu het systeem dat men wil toepassen in Antwerpen, of gaat het over een ander systeem? Ik vraag me af of men het proefproject Leuven gaat uitsmeren over Antwerpen. Het is een vrij technische vraag, en ik vraag mij het gewoon af.

De heer Jan Peumans: Er is vroeger een overeenkomst gemaakt tussen De Lijn en de stad Antwerpen, AWW en ik weet niet welke andere partijen, maar toen heeft Openbare Werken voor 7 miljoen euro voetpaden betaald in Antwerpen.

Verkeerslichtenbeïnvloeding is heel goed als het wordt gecombineerd met handhaving, maar het grote probleem voor de doorstroming van het openbaar vervoer is dat er te pas en te onpas trams zijn die niet door kunnen, of geparkeerde wagens en dergelijke. Ik wil dit toch nog eens aanhalen. In deze kwestie hebben diverse partijen belang – de automobilist, de voetganger, de fietser, het openbaar vervoer –, maar men kan bijvoorbeeld kijken naar Maastricht. Maastricht past het zogenaamde kortereafstandsradio-systeem toe. Men doet daar heel duidelijk aan verkeerslichtenbeïnvloeding, waarbij altijd voorrang wordt verleend aan het openbaar

vervoer. Maastricht heeft een van de beste stadsnetten van Nederland, de stadsbus Maastricht is nu geprivatiseerd, maar er is die toepassing van het KAR-systeem waar het openbaar vervoer voorrang krijgt. Ik geloof niet aan het voorrang geven aan iedereen, je moet een keuze maken. In een stedelijke context moet je dan voorrang geven aan het openbaar vervoer, en de auto pas op de tweede plaats.

Als je de verkeerslichtenbeïnvloeding niet doet, en er is geen handhaving, dan is het dweilen met de kraan open. Dat is de eeuwige discussie. Ik ken die al van in 1988, en de heer Kesteloot zal die ongetwijfeld ook kennen, en aan zijn houding te zien bevestigt hij dat.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De heer Kesteloot zat bijna in gebedshouding daarnet.

Er is natuurlijk een verschil tussen het systeem-Leuven en het systeem-Antwerpen, dat mag duidelijk zijn. In Leuven is er verkeersbeïnvloeding op één as, en in Antwerpen is dat duizend keer complexer: niet zozeer omdat het Antwerpen is, maar omdat het gebied zoveel groter is. Niet alleen de stad zelf, maar het gehele ruime gebied rond de stad. Collega Brouwers, ik had dat voorbeeld vooral aangehaald om aan te tonen dat we niet alleen in Antwerpen werken: er wordt ook op andere assen gewerkt. Er zijn drie extra medewerkers van AWW die expliciet bezig zijn met verkeerslichten, en dan is dat echt wel om er wat meer werk van te maken in Vlaanderen, en om wat meer assen te kunnen uitrusten.

Collega D'Hulster, ik heb daarnet gezegd dat de aanbesteding voor het voorjaar is. Ik denk dat die ongeveer in mei gelanceerd wordt, en dan moet er iemand worden gezocht die de computer kan leveren en plaatsen. Het duurt nog een tijdje voor die computer hier is en geïnstalleerd is. Ik hoop dat we dit jaar al ver geraken, maar dan moet je nog de zones uitwerken. Ik vermoed dat we al een eindje in 2014 zullen zijn alvorens de eerste zone echt kan worden uitgerold. Want stel dat we een aanbesteding lanceren en er een ongeldige inschrijving is?

Nu, voor mij gebeurt een en ander het liefst zo rap mogelijk. Als de budgetten er zijn en we een akkoord hebben, en het bestek wordt gemaakt, de aanbesteding wordt gelanceerd en de procedure wordt doorlopen, zal het voor de effectieve implementatie pas duidelijk zijn op het moment dat we met de leverancier afspraken hebben. Nogmaals, wij hebben drie mensen aangeworven, er is al ruimte voor kleine quick wins. Het gaat hier echt over de integratie, want de zones vragen een goed vertakt netwerk, dus dat duurt sowieso nog een tijdje.

Volgende week komt er nog een vraag over de trajectcontrole, en dat is natuurlijk iets anders. Bij trajectcontrole is de handhaving natuurlijk ook wel belangrijk. *(Opmerkingen van de heer Steve D'Hulster)*

Alle systemen die moeten worden gehomologeerd, zijn zware bevallingen.

Er is een groot verschil met Nederland. In Nederland stelt men een leverancier aan, en die is verantwoordelijk voor het welslagen en de homologatie. Bij ons is het anders, bij ons gebeurt die handhaving door onze diensten. Ik heb wel begrip gekregen voor de Federale Overheidsdienst (FOD) Economie, al ben ik er eerst heel boos op geweest omdat het er in Nederland anders aan toegaat. Maar als het systeem fouten vertoont, kunnen de mensen van de FOD worden aangesproken, en het is logisch dat de FOD er bijna fijnmazig moet naar kijken. Het heeft veel te lang geduurd, en ik hoop dat we nu op schema zitten, en dat we dergelijke toestanden niet meer meemaken.

De toeritdosering kunnen wij dan perfect organiseren, maar ik zal me nu niet laten vastpinnen op het feit dat het systeem-Maastricht het systeem zal zijn. Toeritdosering kan niet op alle assen. Ik ben ook geen specialist, en het is absoluut niet uitgesloten, maar ik denk niet dat het systeem een kopie zal zijn van Maastricht.

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

De heer Steve D'Hulster: Betekent dit voor de toeritdosering dat die eigenlijk nu al kan worden afgeregeld? Of moeten we wachten tot de supercomputer er is?

Minister Hilde Crevits: Dat weet ik niet.

De heer Steve D'Hulster: Die lussen zijn al in september 2006 in het wegdek gelegd.

Minister Hilde Crevits: Ik heb dat ook duidelijk gezegd. Er zijn heel wat lussen, en dan kun je al toeritdosering toepassen. Er is een in Mortsel, denk ik.

De heer Steve D'Hulster: Er zijn al lussen gelegd, maar die zijn nog niet klaar.

Minister Hilde Crevits: Dat staat los van de computer zelf. Het heeft niets met de supercomputer te maken. De assen die al voorzien zijn, kan men perfect inrichten.

De heer Steve D'Hulster: Ik hoop dat u er zo snel mogelijk aan verder werkt, en als we winst kunnen boeken, dat we dat doen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Ivan Sabbe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het achterhouden van een rapport van het Vlaams Verkeerscentrum met betrekking tot de Liefkenshoektunnel - 953 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie betreffende de effecten van een tolvrije Liefkenshoektunnel - 955 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, minister, collega's, ik had een interpellatie ingediend omdat ik vind dat wat er nu aan het licht komt, toch een interpellatie waard is. Maar goed, wij hebben nu geen interpellatie. De parlementsvoorzitter, die tevens voorzitter is van deze commissie, oordeelde dat mijn interpellatie een vraag om uitleg moest worden.

Ik vind toch dat dit thema wat verduidelijking vergt, en vooral wat uitleg over wat er mijns inziens is gebeurd. Ik ben zeer nieuwsgierig naar uw reactie daarop. Het gaat namelijk over een rapport opgesteld door het Verkeerscentrum, en meer specifiek van de hand van de heer Peetermans, die op een bepaald ogenblik een trouwe bondgenoot was van het Oosterweeldossier. Daarom vind ik het zeer merkwaardig dat deze studie onder de mat is geveegd en ze slechts via de media naar boven is gekomen, en niet als such in deze commissie is gerapporteerd of naar voren is gebracht. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Het is wel via de media gebeurd, minister. In uw reactie op Villa Politica hebt u zich verborgen achter een aantal andere argumenten, bijvoorbeeld dat ik meer naar de commissie moest komen. Ik wil u er wel op wijzen dat ik geen vast lid ben van deze commissie. Ik kom enkel voor twee hobbythema's, namelijk het dossier van de mobiliteit rond Antwerpen en het – gelukkig minder dure, maar al even ondoorzichtige – dossier van het Schipdonkkanaal.

Minister, u zegt dat u een dossier hebt dat op tafel ligt. U hebt wel toelichting gegeven bij de DAM-alternatievenstudie en de variantenstudie, maar daarbij hebt u op geen enkel moment verwezen naar het document dat vandaag het onderwerp is van de vraag om uitleg: het studierapport van het Vlaams Verkeerscentrum (VVC), opgemaakt door de heer Peetermans, met als titel 'Onderzoek maatregelen Liefkenshoektunnel'. Dat rapport kwam pas boven water naar aanleiding van het antwoord – ere wie ere toekomt – op een schriftelijke vraag van collega Peeters. Het is dat geheime studierapport waar het hier vandaag over gaat.

Volgens het weekblad Knack leverde het VVC in maart 2010 een rapport af waarin staat dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel zorgt voor een ontlasting van de Kennedytunnel. U weet dat ik dat duizend procent onderschrijf en ook proefondervindelijk onderschrijf. Uzelf, minister, hebt altijd bij hoog en bij laag het tegendeel beweerd. In Het Laatste Nieuws van 26 november 2012 liet u nog optekenen: “Bovendien tonen studies van het Vlaams Verkeerscentrum dat een tolvrije Liefkenshoektunnel de problemen op de Antwerpse ring, waar heel veel verkeer rijdt dat naar de stad wil, niet echt oplost.” U spreekt dus eigenlijk de studie van de heer Peetermans volledig tegen. U staat daar met uw standpunt haaks tegenover.

Het studiewerk van het VVC toont, volgens de berichtgeving in Knack, aan dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel in daluren tot minder incidenten op de zuidelijke ring leidt en in de ochtendspits de voertuigverliesuren, files dus, vermindert. Ik citeer verder het rapport: “De verkeersbaten concentreren zich niet uitsluitend op de file in de Kennedytunnel. Het VVC berekende bovendien dat de verkeersbaten tot viermaal groter zijn dan de inkomsten uit de tolheffing.” Vier maal groter!

De roep om een tolvrije Liefkenshoektunnel klinkt de laatste weken dus almaar luider. Ik krijg in het gevecht dat ik hier al drieënhalf jaar voer, steeds meer bijval, al ben ik dan een West-Vlaming, en word ik niet als volwaardig Antwerpenaar beschouwd. Het gaat mij echter om economische redenen, om een aantal milieuredenen en vooral om redenen van beheersefficiëntie en overheidsefficiëntie.

De gemeenteraad van Beveren – de burgemeester van die gemeente is ook Vlaams parlements lid en tevens lid van uw partij – keurde eind januari unaniem een motie goed om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. Het is toch zeer opmerkelijk dat een van de leden van uw meerderheid in het Vlaams Parlement, de burgemeester van Beveren, met heel zijn groep zegt dat de Liefkenshoektunnel tolvrij moet worden gemaakt. Naast de actiegroepen Wase Economische en Ecologische Belangen en Liefkenshoek Tolvrij, zijn ook de havenbonzen als Fernand Huts en Christian Leysen voorstanders van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel.

De duidelijke vraag naar een tolvrije Liefkenshoektunnel heeft ook te maken met het feit dat de Vlaamse Regering op 16 december een laatste afbetaling deed voor de Liefkenshoektunnel. Dat was tot die datum een van de drie barrières voor het tolvrij maken van de tunnel. Minister, eigenlijk blijven er nu nog maar twee barrières over, en eigenlijk liggen die volledig in uw handen en die van uw collega's: de ESR-neutraliteit en de schaduwtoolovereenkomst. Dat laatste is eigenlijk vestzak-broekzak, want die schaduwtoolovereenkomst is er in feite tussen de nv Tunnel Liefkenshoek en uzelf, dus tussen u en de Vlaamse overheid.

Ik wil de zaken even nog wat scherper analyseren, en enkele zaken nog wat meer in detail aanhalen. In datzelfde rapport wordt ook duidelijk aangegeven dat het grootste rendement wordt gehaald als de tolvrijstelling samenvalt met de opbouw van de file, bijvoorbeeld van 7 tot 8 uur 's ochtends in oostelijke richting. Ik kan dat zelf bevestigen. Ik maak deel uit van een aankooporganisatie in Rotterdam. Ik ben om de veertien dagen in Rotterdam. Ik rijd dus om de veertien dagen, weliswaar vanuit Gent, via de expresweg E34 naar de Liefkenshoektunnel. Wanneer ik daar tussen 8 uur en 8.45 uur passeer, dan zie ik daar nooit meer dan vier voertuigen voor me en vier voertuigen achter me. Zoiets kan zeker niet worden gezegd van de Antwerpse ring.

U hebt natuurlijk een probleem. Dit rapport stelt ook dat de Waaslandtunnel zou worden ontlast, en dat natuurlijk ook de Westerscheldeoververbinding en de Kennedytunnel zeer aanzienlijk zouden worden ontlast. Dat staat allemaal in dat rapport.

Ook wordt gezegd dat door het openstellen van de Liefkenshoektunnel tijdens de ochtendspits de filekosten dagelijks met 15.000 euro zouden afnemen. Dat is een daling met 3,5 miljoen euro per jaar. Uit een ander studierapport, de variantenstudie van Duurzaam

Antwerpen Mobiel (DAM) kan worden afgeleid dat een tolvrije Liefkenshoektunnel weliswaar zou zorgen voor een lichte toename van het aantal personenwagens, met 3 procent, maar een forse impact zou hebben op het aantal zware vrachtwagens.

Minister, in uw persbericht van 8 februari 2013 hebt u geprobeerd die studie van de heer Peetermans af te schilderen als iets uit de losse pols. U stelt dat het document geen afgewerkte en gevalideerde tekst is, dat het onvolledig is en niet werd gecontroleerd. Nu de heer Peetermans met pensioen is, is het misschien gemakkelijker om dat te zeggen. Ook stelde u dat een onderbouwde einduitspraak over de effecten niet kan worden gedaan op basis van dit document. Kijken we echter naar de cijfers. Het is zelfs zo dat in 2012 het verkeer is afgenomen in de Liefkenshoektunnel. We weten allemaal dat de theoretische capaciteit van de tunnel 90.000 voertuigen is, maar ik baseer me op 75.000 voertuigbewegingen. Dat is duidelijk een marge ten opzichte van die theoretische capaciteit. We stellen echter vast dat er in 2012 gemiddeld slechts 20.000 voertuigbewegingen per dag waren. Ten opzichte van mijn gecorrigeerde theoretische capaciteit zouden er dus 55.000 voertuigbewegingen meer kunnen zijn in die Liefkenshoektunnel, wat in feite heel het probleem van de mobiliteit op de Antwerpse ring zou kunnen oplossen.

Financieel gezien is de LILO-overeenkomst (lease in/lease out) ten einde. Die liep eind 2012 ten einde. De mensen hebben dus wel goed hun huiswerk gemaakt wat die LILO-operatie betreft. Ze hebben namelijk gebruik gemaakt van de earlybuy-outoptie. Dat betekent dat het bestuur van de nv Tunnel Liefkenshoek goede instructies heeft gekregen. Ze hebben althans hun huiswerk gemaakt wat dat betreft. Daardoor zijn er, op de Vlaamse overheid na, geen externe schuldeisers meer, en is heel de kwestie van Tunnel Liefkenshoek eigenlijk een interne kwestie. Het gaat enkel nog over het Vlaamse Gewest.

De Vlaamse overheid – en bij mijn weten is het de Vlaamse Regering die dat aanstuurt – heeft echter beslist de schuld die rust op Tunnel Liefkenshoek in de BAM te duwen, waardoor de BAM inkomsten krijgt. Tunnel Liefkenshoek moet dus niet betalen aan de Vlaamse overheid, maar aan de BAM, waardoor de BAM inkomsten krijgt. Dat is een eerste punt waarop het schoentje knelt. De operatie waarbij men de schuld van Tunnel Liefkenshoek in feite cadeau doet aan de BAM, is natuurlijk een eerste operatie die het moeilijk maakt de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. Als u dat doet, zet u de BAM immers zonder inkomsten. U hebt al meer dan een jaar geleden plechtig beloofd in deze commissie dat u die handel zou opdoeken. Dan zou die eindelijk kunnen worden opgedoekt. Uiteindelijk blijft dat opdoeken echter dode letter.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, kunt u tot uw vragen komen?

De heer Ivan Sabbe: Ik heb nog één punt, en dan kom ik tot mijn vragen. Dat is het punt van de ESR-norm. Waarom houdt u absoluut vast...

De voorzitter: Mag ik u vragen uw vragen te stellen?

De heer Ivan Sabbe: Dan zal ik het er in mijn repliek over hebben. Daarnet was u erg toegeeflijk tegenover de heer D'Hulster. Blijkbaar geniet ik niet van diezelfde toegeeflijkheid.

De voorzitter: Mijnheer Sabbe, de stijl die u hier hanteert, zijn we in deze commissie niet gewoon, noch bij de meerderheid, noch bij de oppositie.

De heer Ivan Sabbe: Het spijt me, maar het gaat hier wel over iets dat essentieel is voor Vlaanderen.

De voorzitter: U moet niet denken dat ik de heer D'Hulster voortrek. Ik zou niet weten waarom ik dat zou moeten doen. Ik heb daar geen enkele behoefte aan. Op deze manier werken we niet, en trouwens, hij heeft geen gebruik gemaakt van zijn tien minuten. Stel uw vragen, want u bent allang over die limiet.

De heer Ivan Sabbe: Dan komt dat in mijn repliek.

Minister, bestaat er een rapport van het Verkeerscentrum Vlaanderen dat onomwonden stelt dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel de Kennedytunnel ontlast? Zo ja, waarom hebt u dan steeds beweerd dat een tolvrije Liefkenshoektunnel geen oplossing of deeloplossing is voor de Antwerpse mobiliteit? Hoe staat u vandaag tegenover het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel? Welke barrières zorgen ervoor dat de Vlaamse Regering nog steeds niet heeft beslist om die tunnel tolvrij te maken? Vindt u de nv Tunnel Liefkenshoek nog altijd een noodzakelijk financieringsvehikel voor het Masterplan 2020? In welke mate staat die noodzaak het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel dan in de weg? Wat is volgens u de jaarlijkse kostprijs van het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel? Werd de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest en de nv Tunnel Liefkenshoek over het zogenaamde schaduwtoelijden verlengd voor het jaar 2013? Wanneer zult u dan de overeenkomst ten vroegste laten vervallen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, de heer Sabbe heeft uitvoerig geciteerd uit mijn schriftelijke vraag. Hij is zijn betoog zelfs begonnen met een letterlijke zin eruit. Ik zal dus alles niet herhalen. Dan blijf ik zeker binnen mijn tijd.

De Liefkenshoektunnel, goed voor 19.000 voertuigen per dag, tegenover 123.000 voertuigen voor de Kennedytunnel, wordt zwaar onderbenut. Dat weten we, denk ik, allemaal. Dat is al meermaals aangehaald in deze commissie. Ik verwijs ook even naar het voorstel van resolutie dat onze fractie heeft ingediend om een proefperiode voor een tolvrije Liefkenshoektunnel in te lassen. De meerderheid heeft dat niet gevolgd en het voorstel werd weggestemd.

Een van de argumenten om dat niet te doen was destijds dat een tolvrije Liefkenshoektunnel weinig effect zou hebben op het fileleed op de Antwerpse ring. Minister, u hebt dat ook altijd zo gezegd. Wat dat betreft, spreek ik u tegen, en ik niet alleen. Ik verwijs naar de studie van het Verkeerscentrum Vlaanderen die ik in antwoord op mijn schriftelijke vraag heb gekregen. De eerste zin is duidelijk: “Het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel ontlast de Kennedytunnel.” Dan is er nog het verschil in de daluren en de ochtendspits. Er is dus een aantoonbaar effect, terwijl u dat in het verleden altijd hebt ontkend.

Deze studie dateert van 2010 en kwam in het verleden in deze vorm nooit aan bod in deze commissie. We hebben wel de DAM-varianten gehad, maar deze studie hebben we hier nooit gezien, laat staan besproken. Ondertussen is de concessie op de tunnel verlengd. De tunnel is schuldenvrij. Er is nog een interne schuld van 193 miljoen euro aan de BAM. De heer Sabbe heeft die kwestie net geschetst.

Over de Oosterweelverbinding bestaat nu nog veel discussie. We mogen van één ding zeker zijn, lijkt me: op korte tijd zal men nog niet bezig zijn met die werkzaamheden. Midden dit jaar moet nog worden begonnen met het plan-MER. Er zijn dus nog veel problemen, zeker ook voor de planning.

Minister, ik zal niet alles herhalen wat werd gezegd. De toestand lijkt me duidelijk. Waarom hebt u die studie van 2010 nooit naar voren gebracht in deze commissie, hoewel de problematiek van de tol in de Liefkenshoektunnel vaak werd besproken? Ik verwijs naar vroegere vragen, naar het voorstel van resolutie en naar het onderhoud dat we hebben gehad met de mensen van Liefkenshoek. Waarom is die studie hier nooit in die zin aan bod gekomen?

Waarom hield u, in tegenstelling tot wat de studie zegt, het parlement voor dat een tolvrije Liefkenshoektunnel geen meetbaar effect zou hebben op de rest van de ring? Ondertussen komt de problematiek in diverse gemeenteraden ter sprake, zoals die van Beveren, Antwerpen en Mortsel. Overweegt u alsnog een proefperiode in te lassen met een tolvrije Liefkenshoektunnel, om de effecten op het verkeer van de Antwerpse ring beter te kunnen inschatten?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, geachte leden, deze week hebben we het definitieve rapport gekregen van de voortgangsrapportage van het Masterplan 2020. Het lijkt me goed dat men ook daadwerkelijk de verslagen gaat lezen van eerdere besprekingen en eerdere vragen die er al zijn geweest in deze commissie. Mijnheer Sabbe, dat geldt ook als u maar af en toe naar hier komt. Als we ons hier telkens alleen maar baseren op krantenartikels of bepaalde uitspraken van bepaalde personen in Antwerpen... U bent natuurlijk niet van Antwerpen, maar we weten al langer dat men uitspraken van personen als de heer Leysen of de heer Huts altijd met een korreltje zout moet nemen. Die mensen houden immers wel bijzonder veel van zichzelf.

Over die studie van het Verkeerscentrum Vlaanderen, over die nota's, zijn er vroeger al vragen geweest. Er was eigenlijk al twijfel over. Toen hebben we die mensen gevraagd om hier een extra toelichting te geven. Uiteraard is het ook zo dat, in het kader van de MER-procedure, zeker bij de varianten de resultaten van die studie daadwerkelijk moeten worden bekeken. Dat is een verplichting.

Ik heb ook de indruk dat sommige vraagstellers alleen maar de indruk willen geven dat er op dit moment in Antwerpen niets gebeurt, dat we ons eigenlijk alleen maar aan het vastrijden zijn, in afwachting van de werken van de Oosterweelverbinding. Minister, het lijkt me goed dat u in uw antwoord meegeeft dat u al maatregelen hebt genomen, zoals de succesvolle spitsstrook. Dit jaar wordt er ook een bijkomende spitsstrook in de omgeving van Antwerpen gepland. Zijn er nog andere werkzaamheden en maatregelen die u tijdelijk denkt te kunnen nemen, in afwachting van de werken van het Masterplan 2020?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, geachte leden, ik wil kort weergeven wat er eigenlijk leeft. De huidige verkeerssituatie dwingt er ons enigszins toe om op zoek te gaan naar extra capaciteit. Die is er momenteel eigenlijk, in de vorm van de Liefkenshoek-tunnel. Alleen blijkt dat die verbinding onvoldoende wordt gebruikt, door de tolheffing. De logische vraag die dan rijst, is: waarom maken we die Liefkenshoektunnel dan niet tolvrij?

Minister, in het verleden zijn er in deze commissie inderdaad al talrijke discussies over gevoerd, waaruit bleek dat er een aantal problemen zijn. Onlangs is er echter een rapport boven water gekomen dat aantoonde dat het opheffen van de tolheffing grotere verkeersbaten zou opleveren dan de inkomsten uit de tolheffing. Wat is uw reactie op dit rapport van het Verkeerscentrum Vlaanderen?

De heer Jan Peumans: Collega's, ik wil u aanraden toch eens het rapport van het Rekenhof te lezen toen de nv Liefkenshoektunnel is opgericht. Mijnheer Sabbe, de hoeveelheid geld die overheid daar destijds aan heeft besteed, wordt wel eens vergeten. Men zegt nu dat die tunnel schuldenvrij is, maar u weet dat de overheid toen miljarden in Belgische frank op tafel heeft gelegd om heel die zaak over te nemen. Ik wil u de referenties wel geven.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik ben enorm ontgoocheld over de teneur van de vragen vandaag en de manier waarop die worden gesteld. De studies waarover we spreken, heb ik zelf bezorgd aan de heer Peeters. Wie durft te beweren dat er een studie in de media is gekomen op een slinkse manier, vertelt dikke larie. Straks geef ik de achtergrond.

U maakt nu misbaar over die resultaten. Ten eerste, u moet ze leren lezen, en ten tweede, ze zijn hier allemaal door het Verkeerscentrum toegelicht. De heer Vijverman is trouwens aanwezig. Als u nog technische vragen hebt, kunt u ze stellen. In 2010 hebt u die kans ook al gehad. Ik ga proberen rustig te blijven. Ik heb een belangrijke les geleerd, waarover ik straks ook een beetje meer uitleg zal geven.

De essentiële vraag die wordt gesteld, en waarmee ik het echt eens ben, is dat we een globale oplossing moeten zoeken en vinden voor de Antwerpse mobiliteit. Ik apprecieer uw opmerking, mevrouw Van den Eynde. Het vertolkt een gevoel dat bij iedereen leeft.

We hebben met de Vlaamse Regering het Plan 2020 dat we willen uitvoeren. Vandaag voeren we een discussie over het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel, wat hier al herhaaldelijk is gebeurd. Het tolvrij maken zal nooit de Antwerpse mobiliteit oplossen. Daarvoor hebben we veel meer nodig en voor de Vlaamse Regering is dat het Masterplan 2020. Over een van de elementen daarvan loopt op dit ogenblik een milieueffectenrapportage (MER).

Collega's, ik denk dat er geen enkel ander dossier is waarin zo'n openheid is vertoond als voor het Masterplan 2020. Die openheid is er sinds 2004. Het Rekenhof komt hier om de zoveel tijd toelichting geven. Het Verkeerscentrum komt toelichting geven. Als u dat vraagt, komt iedereen naar hier om uitleg te geven.

Tussen 2004 en 2010 zijn er vijftien voortgangsrapportages geweest en voor het nieuwe plan ook nog drie. In de verslagen van al die commissies vind ik ruim 160 keer de vermelding van de Liefkenshoektunnel terug in de besprekingen. 160 keer! Ik heb wel begrip voor de vraag om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken en voor de motieven. Mijnheer Peeters, ik begrijp dat u daarover vragen stelt. U mag ook met mij van standpunt verschillen, geen enkel probleem. Maar u mag vooral niet zeggen dat we het daar nooit over hebben in het parlement.

Actoren in de haven zeggen dat ze tolvrijstelling nodig hebben vanuit het kostenperspectief. Het verkeer tussen Linker- en Rechteroever moet tol betalen, dat is vervelend. Politieke en academische actoren wijzen op de discrepantie – ik ben daar open over, want het interesseert en intrigeert mij allemaal – tussen een ontradende tol en het willen stimuleren van het gebruik van de Liefkenshoektunnel. Ze zeggen dat een kilometerheffing beter zou zijn om te sturen. Dat debat hebben we hier ook al gehad, dat ga ik vandaag niet voeren. Dat zou de oververzadigde R1 ontlasten en dus ook de Kennedytunnel.

De redenen om de tunnel niet tolvrij te maken zijn in de commissie al een aantal keren aan bod geweest, zowel in de eigen toelichting, als in die van het Vlaams Verkeerscentrum en ook in die van de voorzitter van de raad van bestuur van Tunnel Liefkenshoek. Daar verwijs ik ook graag naar. Er is nooit verklaard, niet door mij, niet door het Verkeerscentrum, dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel totaal geen effect zou hebben, maar ik blijf absoluut bij het standpunt dat het geen oplossing is voor de mobiliteitsproblemen vandaag. Dat hebt u terecht geciteerd, mijnheer Sabbe.

Ik toon het aan met cijfers. Als je de tunnel tolvrij zou maken, moet er aan drie voorwaarden worden voldaan. Het eerste punt is dat het tolvrij maken van de tunnel de verkeersproblemen moet oplossen. Twee, er is een financiële kost aan verbonden. Drie, we willen absoluut de ESR-neutraliteit bewaren. Ik start met het verkeerskundige luik.

Ik verwijs zeer graag naar de veertiende voortgangsrapportage in deze commissie, op 22 april 2010. De heer Peetermans lichtte toen de werking van de verkeersmodellen toe. In het verslag van de commissie lees ik op pagina 21: “De meest verzadigde vakken op de ring rond Antwerpen zitten dan aan 146 procent saturatie.” En verder: “We kunnen dus stellen dat heel de ring en een deel van de toegangswegen gesatureerd zijn.” Daarover is iedereen het eens, denk ik.

De conclusie van de berekeningen in het kader van het Masterplan 2020 was, zoals we later hebben toegelicht op de persconferentie van 8 april 2011 en nadien in de commissie, dat enkel via de volledige uitvoering van het Masterplan 2020 we in staat zullen zijn om de congestie te beheersen. Er zitten hier mensen in de zaal die vinden dat we dat op een heel andere manier moeten oplossen. Daar heb ik ook respect voor. Daarom loopt er nu een MER, waarin we een pak alternatieven bekijken.

De conclusies van het Verkeerscentrum zijn te vinden in een afgewerkte variantenstudie Duurzaam Antwerpen Mobiel (DAM), die te vinden is, al twee jaar trouwens, op de website

<http://www2.vlaanderen.be/pps/dam.html>. De studie is ook bezorgd aan de heer Peeters. U kent ze uiteraard. Op bladzijde 3 van die studie lees je opnieuw dat de Kennedytunnel tot de meest verzadigde wegvakken behoort. Maar dan wordt het interessant. Op bladzijde 4 van de studie worden een aantal varianten toegelicht. Er wordt duidelijk een scenario vermeld: business as usual 2020, wat betekent dat we niets nieuws bouwen. Dat is doorgerekend met verschillende tolvarianten, waaronder de variant A, alle tunnels tolvrij. Een scenario van het basisinfrastructuurnetwerk, dat we vandaag kennen, met een tolvrije Liefkenshoektunnel is dus wel degelijk doorgerekend en aan u toegelicht.

Uit de grafiek op bladzijde 5 van diezelfde DAM-studie kunt u afleiden, op basis van de lengte van de balkjes, dat voor de Kennedytunnel het aantal voertuigen van 6990 in een situatie met tol op de Liefkenshoektunnel evolueert naar 6930 voertuigen in een situatie zonder tol op de Liefkenshoektunnel. Uit die tabel blijkt – en nu komen we bij de kern van de foute communicatie – dat je zo inderdaad in het spitsuur een derde van de zware vrachtwagens kunt weghalen. Dat is toegelicht in deze commissie. Dat is niet geheim, dat is toegelicht, hè.

In absolute cijfers gaat het om, dames en heren, 260 vrachtwagens op een totaal van meer dan 6900 voertuigen. Meer nog, het tolvrij maken haalt nauwelijks lichte vracht weg en er kiezen zelfs meer personenwagens opnieuw voor de Kennedytunnel. Ook dat is hier toegelicht. Het globale resultaat komt neer op een vermindering van ongeveer 1 procent voertuigen in de Kennedytunnel.

Anders is de situatie in de Liefkenshoektunnel. Daar stijgt het verkeer van 1830 voertuigen in een situatie met tol naar 3030 voertuigen in een situatie zonder tol. Je trekt dus 375 zware vrachtwagens extra aan, 145 lichte vrachtwagens en 680 personenvoertuigen.

De vergelijking van de cijfers in beide situaties tussen beide tunnels levert nog een interessante conclusie op. We zien gevoelig minder verkeer verdwijnen in de Kennedytunnel dan er in de Liefkenshoektunnel bij komt. Je kunt met andere woorden stellen dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel verkeer aantrekt dat voor het tolvrij maken geen gebruik maakte van een van beide tunnels. Dat is een van de redenen waarom ik dat voorbereidend onderzoek, waarover straks iets meer, aan u heb gegeven, mijnheer Peeters.

De conclusie uit die studie, die hier dus al is toegelicht in 2010, is dat zelfs met een tolvrije Liefkenshoektunnel de Kennedytunnel een sterk verzadigde verkeersomgeving blijft, die ver van de doelstelling ligt zoals toegelicht in de simulaties over het Masterplan 2020. Collega's, ik kan zo nog even doorgaan. Ik heb ook gezegd dat Liefkenshoek hier al 160 keer is vermeld. Er zijn heel veel vragen over gesteld.

Het document waarnaar vandaag in de vraag van de heer Peeters en de voorbije weken in de pers is verwezen, bevestigt perfect de studies die in 2010 zijn toegelicht. Ik moest u dat document niet geven, want de wet op de openbaarheid van bestuur zegt dat je afgewerkte documenten moet vrijgeven. Ik heb er zelf voor gekozen om dat document, dat niet is gevalideerd door het Verkeerscentrum, toch aan u te bezorgen.

Waarom? Ik was toch geïntrigeerd door de vraag hoe het komt dat de Liefkenshoektunnel zo veel voertuigen extra aantrekt en de Kennedytunnel relatief weinig naar beneden gaat. Het tweede onderzoek, dat voorbereidende onderzoek dat u gekregen hebt dus, verwijst daarnaar en legt het vrij mooi uit. De trafiekcijfers aan de Liefkenshoektunnel stijgen sterker dan de daling die berekend wordt.

Het document stelt expliciet: “Ook de Waaslandtunnel” – dat wisten we al – “en” – en dat is wel interessant – “de Westerscheldeoververbinding worden ontlast. In tweede orde wordt de ontlasting van de Kennedytunnel deels gecompenseerd door routeverschuivingen van bijvoorbeeld Temsebrug naar Kennedytunnel en verschuift het verkeer van routes parallel aan de file naar de hoofdweg. De vraag is of we met het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel echt het verkeer van de Nederlandse Westerscheldetunnel, waar men tol moet betalen, willen aantrekken.”

De heer Peetermans stelt dus vast dat een deel van het verkeer dat nu die tolverbinding gebruikt, gebruik zou kunnen maken van de gratis Liefkenshoektunnel, en zo maken we het probleem niet kleiner, maar groter. Dat is een van de redenen waarom ik dat document wel aan u heb bezorgd.

Nu ik dat document uitzonderlijk heb vrijgegeven, wordt gezegd dat ik geheime studies bezorg of dat er een document is gelekt dat ik twee jaar verborgen heb gehouden. Dat betreurt ik echt. Ik zag het net als een versterking van de conclusies die hier zijn toegelicht. 30 procent minder vrachtverkeer, dat is hier expliciet gezegd. De heer Peetermans is dat hier allemaal komen uitleggen. Dan hoor ik plots dat u in een interview zegt dat er 30 procent minder verkeer zou zijn op de ring, mijnheer Sabbe. Dat is helemaal niet gezegd.

In de tabellen van het onderzoek dat ik heb overgemaakt, kunt u heel goed zien dat de conclusies exact gelijk zijn aan de conclusies van het onderzoek dat hier is toegelicht. Wie dat voorbereidend onderzoek van dichterbij bekijkt, ziet dat het niet is afgewerkt. Er hoort trouwens een mail bij van de heer Peetermans die zegt dat hij het eens heeft bekeken, maar dat het totaal geen effect heeft. Uiteindelijk is de DAM-studie, die ook op de website is gekomen, hier ook toegelicht. Iedereen heeft er vragen bij kunnen stellen. Ik herinner me nog dat de voorzitter toen zei dat de heer Peetermans niet te lang moest spreken, dat hij niet al die details moest geven. Het is hier allemaal open en transparant toegelicht in 2010.

Als we die Liefkenshoektunnel tolvrij zouden maken, moeten we eerst kijken of het verkeerseffect significant is. Als u dat wenst, willen de mensen van het Verkeerscentrum gerust nog een keer toelichting komen geven, de heer Grispen of de heer Vijverman. Maar dan vallen we in herhaling, voorzitter.

In het kader van de MER wordt het verkeersscenario van een tolvrije Liefkenshoektunnel nog eens doorgerekend. Waarom? Het is natuurlijk van belang dat we de trafiekcijfers van een zo recent mogelijke datum meenemen, dus niet van drie of vier jaar geleden, maar van het meest recente moment met de meest recente modellen. Daar hebt u naar verwezen, mijnheer Sabbe. Op dit ogenblik onderzoekt het Verkeerscentrum nog een keer wat de effecten zijn van dat scenario en we gaan er geen jaren mee wachten om daarover te rapporteren.

Het tweede dat je moet oplossen als je de Liefkenshoektunnel tolvrij zou moeten maken, is het financiële element. U weet dat de Liefkenshoektunnel uitgebaat wordt door de nv Tunnel Liefkenshoek op basis van een concessie. De concessiegever kan dus niet zomaar een tolvrijstelling opleggen. Dat kan ik dus niet. Als we dat zouden willen doen, moeten we onderhandelen.

Tussen beide partijen is een overeenkomst van kracht waarbij het Vlaamse Gewest een schaduwtol betaalt als het gewest vraagt de tunnel tolvrij te maken. Dat gebeurt nu en dan als er calamiteiten zijn op de ring. Dan geldt een schaduwtolregeling. Het gaat om uitzonderlijke situaties van korte duur. Het opzetten van een experiment om voor een langere periode de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken, heb ik hier in het verleden ook al besproken. Die zal uiteraard ook een financiële kost met zich brengen. Dat is dan die schaduwtol.

U kunt nu zeggen dat een grotere capaciteit mogelijk is. Maar dat heeft ook te maken met de toevoerwegen naar de tunnel. Wanneer wij de Liefkenshoektunnel zes maanden volledig tolvrij zouden willen maken, dan zou dat tientallen miljoenen euro kosten.

Ik wil ook benadrukken dat de Liefkenshoektunnel vandaag niet schuldenvrij is, dit ondanks de aflossing van de voorheen lopende LILO (lease-in-lease-out). Er loopt namelijk nog een schuldvordering tot 2025 van BAM als concessiegever op de nv Tunnel Liefkenshoek (TLH) als concessienemer. Die vordering komt voort uit de verlenging van de concessieovereenkomst destijds. Vanaf dit jaar starten hiervoor de kapitaalsaflossingen aan een tempo van 30 miljoen euro per jaar tot 2025.

Voor de uitleg daarover verwijs ik naar de toelichting die in deze commissie is gegeven door de voorzitter van de nv Liefkenshoektunnel, de heer David Van Herreweghe. U vindt die toelichting terug in het commissieverslag.

Naast die aflossingen in het kader van de uitstaande schuld moeten ook de kosten voor onderhoud, instandhouding en beheer gedragen worden. De tunnel tolvrij maken, kan dan ook alleen indien de nv Tunnel Liefkenshoek daar als concessienemer mee akkoord gaat. Dan moet naast de kapitaalaflossing ook de schaduwtoel worden betaald. Ook de exploitatiekosten moeten zelf worden betaald.

Een volgend criterium is de ESR-neutraliteit. Daarvoor verwijs ik opnieuw naar de besprekingen van november 2010 in deze commissie en de bespreking en goedkeuring van het gewijzigde BAM-decreet in deze commissie en in het parlement vorig jaar. U vindt het verslag daarvan terug in het parlementair stuk 1599 met daarin ook de besprekingen die daaraan zijn gewijd. Een groot deel van die besprekingen werd overigens expliciet gewijd aan de problematiek van de Liefkenshoektunnel. De doelstelling van het decreet is evident, en de heer Sabbe heeft dat heel terecht geschetst, om de realisatie van de tunnels in te brengen in een concessiestructuur met TLH. Dat moet natuurlijk nog worden aanvaard. Er loopt nog een procedure bij Europa.

Ik citeer: “Een doelstelling is het beheer van de Scheldeoeververbindingen in één hand te brengen in het kader van een langetermijnovereenkomst tussen BAM en TLH. Voor financiering, realisatie en exploitatie van de Oosterweelverbinding moet BAM ook een aantal afspraken kunnen maken met TLH en garanties kunnen bieden inzake onder meer eenheid van beheer van de Oosterweelverbinding en de Liefkenshoektunnel. Ook verkeersbevorderende maatregelen met een weerslag op het gebruik van de Oosterweelverbinding waren nodig. BAM zal met het oog daarop in de toekomst instaan voor de bestaande en toekomstige betolde Scheldeoeververbindingen. De regering kan de niet-betolde Scheldeoeververbindingen toevertrouwen aan BAM als dat nodig zou blijken voor het beheer en de exploitatie van de betolde verbindingen.”

De modaliteiten voor het opzetten van een eventueel experiment moeten het resultaat zijn van een onderhandeling tussen twee autonome partijen. De nv TLH moet volwaardig en autonoom haar economische belangen kunnen inbrengen. Indien een experiment overwogen zou worden om na te gaan of de tolvrijstelling op de Liefkenshoektunnel kan bijdragen tot de oplossing van de congestieproblematiek op de Antwerpse ring, moet zorgvuldig worden nagedacht over de motieven en modaliteiten van zo’n experiment. Die modaliteiten moeten ook overtuigend aangeven dat het experiment specifiek is, beperkt in tijd en geen afbreuk doet aan het principe van tolheffing. Elke afbreuk aan deze autonomie verhoogt het risico op ESR-herkwalificatie van deze onderneming.

Wat de schaduwtoel betreft, moeten we voorzichtig zijn. Zodra de schaduwtoel doorslaggevend wordt in het economisch resultaat van de nv TLH, verliest deze het statuut als marktproducent. Een van de redenen waarom dit decreet is goedgekeurd, is precies om tot een ESR-neutrale realisatie te komen.

Op de vraag of een proefproject mogelijk is, blijft het antwoord van de heer Van Herreweghe in deze commissie ook vandaag geldig. Alleen als men aan de drie voorwaarden – verkeerskundig een oplossing, betaalbaar en ESR-neutraal – kan voldoen, kan een proefproject overwogen worden. Elk bestuur dat in dezen dus een motie goedkeurt, moet zich goed bewust zijn van de mogelijkheden en randvoorwaarden die zo’n proefproject met zich meebrengt.

Het Verkeerscentrum heeft een berekening gemaakt die is toegelicht in de commissie. Ik heb daartoe een voorbereidend document bezorgd aan de heer Peeters. Uit de berekeningen blijkt echter dat de resultaten identiek zijn. Ik heb dat eigenlijk gedaan met een andere bedoeling, namelijk om nog wat extra informatie te kunnen geven over de redenen waarom de Kennedytunnel minder wordt belast en de Liefkenshoektunnel meer verkeer aantrekt dan niet van de Kennedytunnel komt.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, u probeert hier een rookgordijn op te trekken. U spreekt hier over de nv Tunnel Liefkenshoek en over BAM alsof dat derde partijen zijn. Ten slotte is dat allemaal de Vlaamse overheid. U wilt de ESR-neutraliteit behouden om uw vrij duistere financiering van de Oosterweelverbinding te laten gebeuren via de nv TLH waardoor die niet op de balans komt van de schuld van de Vlaamse overheid. Dat is de echte reden.

In een handomdraai kan de Vlaamse overheid beslissen te verzaken aan de ESR-neutraliteit van de TLH, waardoor er 280 miljard euro schuld moet worden betaald, die nota bene slechts 10 procent vormt van de gebudgetteerde kost voor de Oosterweelverbinding. Dan hebt u geen zorgen mee. Dan valt de Liefkenshoektunnel onder hetzelfde regime als de Kennedytunnel waarvan de Vlaamse overheid ook het onderhoud en herstellingen doet. Eigenlijk wil de Vlaamse Regering er gewoon voor zorgen dat heel de financiering van de Oosterweelverbinding tijdens de eerste tien jaar het licht niet ziet en via de nv TLH gaat en niet via de overheid.

Ik weet dat de Vlaamse Regering borg staat voor de Oosterweelverbinding wanneer het project plaatsvindt. Als we dan na tien jaar bij de aannemerij vaststellen dat het project niet uit de kosten geraakt, dan neemt de Vlaamse overheid dat over.

Minister, als men een toilet niet aansluit op stromend water en op de septische put, dan kan die niet werken. Hetzelfde geldt voor de Liefkenshoektunnel. We hebben gevraagd dat de R4 en de aansluiting van de E17 lichtenvrij zou worden, zodat men vanuit Gent naar de Liefkenshoektunnel kan rijden. Er is ook beslist, maar het wordt niet uitgevoerd, dat vanaf Knokke tot in Zelzate de E34 of N49 lichtenvrij zou worden gemaakt, zodat de vrachtwagens van Zeebrugge daar kunnen blijven en niet via Brugge en de E40 moeten rijden. In Antwerpen is er een signalisatie waarbij ongeveer 50 meter voor men moet afslaan een bordje staat met daarop Linkeroever en in hele kleine lettertjes Rotterdam. Het is dan ook logisch dat de Liefkenshoektunnel niet wordt gebruikt. We hebben ook gevraagd om minstens één rijvak aan te leggen vanaf Sint-Niklaas. Ik heb de indruk dat u ook geen rekening houdt met het feit dat men in Nederland met werken bezig is. In 2014 is de verbinding van Bergen-op-Zoom en Rotterdam of de A4 volledig klaar. Een vrachtwagen uit Kortrijk en uit Zeebrugge is dan 89 kilometer sneller via de Liefkenshoektunnel dan via de Antwerpse ring.

Minister, u volhardt in de boosheid. Om het financieringsmechanisme niet in gevaar te brengen, zult u elke Vlaming blijvend verplichten om in de file te staan. Als men de Kennedytunnel ontsluit met de punten die ik hier heb opgelijst, dan is een evolutie mogelijk van 20.000 voertuigbewegingen naar 75.000. Dat zijn er 50.000 extra. Dan gaat het verkeer naar Hoek van Holland, naar Rotterdam en voor een deel zelfs naar Amsterdam. Dan is het niet meer nodig om nog over een Oosterweelverbinding te praten.

U wilt zelfs de test niet doen met de ontsluiting en de signalisatie. Indien we die test zouden doen, zouden we ons achteraf afvragen waar we al die tijd mee bezig zijn geweest. Vlaanderen heeft trouwens ook geen 3 miljard euro voor dat megalomaan project van de Oosterweelverbinding. Waarom zouden we niet beginnen met een project dat vandaag maar 10 procent kost van de totale kost van een nieuw project? Ik ben ervan overtuigd dat dit kan en zal werken. Minister, proefondervindelijk zie ik in de Liefkenshoektunnel tussen 8 en 9 uur 's morgens nooit meer dan acht wagens, vier voor mij en vier achter mij. Dat betekent dat die tunnel volledig onderbezet is. U kunt niet naast die cijfers kijken. Het is tijd dat de Vlaamse Regering een beslissing neemt in dit dossier en zich niet langer verbergt achter de financieringsstructuur voor een toekomstig project. Zij moet de werkende burger de hand toesteken en ervoor zorgen dat wat er is, ook wordt gebruikt.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, wij hebben nooit gezegd dat een tolvrije Liefkenshoektunnel voor ons een oplossing is. We wilden wel een tolvrije tunnel als experiment van korte duur dat we dat konden evalueren. Ik heb ook nooit gezegd dat dit onderwerp in deze commissie

nooit ter sprake is geweest. Er is over gesproken in het kader van BAM en aan de hand van vragen en voorstellen.

Ik heb u in een schriftelijke vraag naar de studies gevraagd. Ik lees u de vraag nog eens voor: “Kan de minister de studies specificeren waar ze in het artikel naar verwijst en die aantonen dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel geen effect heeft op de verkeersafwisseling en de filedruk op de Antwerpse ring?” Dat was mijn vraag. Als ik dan op 8 februari zoals mijn collega’s moet vaststellen dat het Verkeerscentrum zegt dat het niet echt een studie was maar een vingeroefening, dan brengt u mij ook op temperatuur. Ik vraag een studie en geen vingeroefening die nadien wordt teruggetrokken.

Ik lees de inhoud van de studie anders dan u. Ik blijf erbij, op basis van de variantenstudie DAM, dat er 30 procent minder zwaar vrachtverkeer aan de Kennedytunnel komt als we de Liefkenshoektunnel vrij zouden maken. DAM maakt ook nog een variatie mogelijk tussen met en zonder Oosterweelverbinding. Dat is ook belangrijk in het dossier. In de huidige situatie, zonder de Oosterweelverbinding, kan er een effect worden gerealiseerd met een tijdelijk tolvrije Liefkenshoektunnel. Dat is voor mij onbetwistbaar bewezen aan de hand van deze studies.

Ook wanneer men zegt dat er in de ochtendspits tussen 7 en 8 uur een werkelijke impact meetbaar is op de ring, dan zou ik durven voorstellen om de mensen van het Verkeerscentrum daarvoor nog eens uit te nodigen naar de commissie. Dat uur betekent een economisch verlies en stilstand op de Antwerpse ring. Als men dat kan remediëren door de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken, dan moet men dat doen. We weten ook dat de bouw van de Oosterweelverbinding nog zeven of acht jaar op zich zal laten wachten. Waarom doen we intussen niet wat mogelijk is door kleine tijdelijke ingrepen? Dat is altijd ons standpunt geweest.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik apprecieer u bijzonder omdat u initiatieven en beslissingen durft te nemen. Ik noem u soms de minister van proefprojecten. Ook hier vraag ik me af of het niet mogelijk is om tijdelijk een proefproject te starten aan de Liefkenshoektunnel. U zou die toch tijdelijk tolvrij kunnen maken, zeker op spitsmomenten. Op die manier zou u de beweringen kunnen staven en te weten komen of het tolvrij maken van die tunnel al dan niet een oplossing is. Het kan uw standpunt alleen maar versterken.

U bent inventief en creatief. Ik ben ervan overtuigd dat u ook dit dossier in een goede richting kunt sturen. U moet ook andere mensen kunnen overtuigen van het nut daarvan.

Als ik alle voortgangsrapportages heb gevolgd, dan vrees ik echt dat weinig infrastructuurwerken in Antwerpen daadwerkelijk binnen enige termijn zullen worden uitgevoerd. Alles hangt aan elkaar: de verbindingweg N1, de N171, een simpele ringweg rond Kontich. Ik vrees dan ook voor de toekomst van de mobiliteit in het ruime Antwerpen.

Ik hoop dat er in het belang van alle Antwerpenaren en iedereen die in Antwerpen moet zijn voor economische of recreatieve mogelijkheden, snel een oplossing komt en dat er een doorbraak komt in een of ander mobiliteitsdossier. Gaat het over de Liefkenshoektunnel, of over andere dossiers, het zou voor een zekere opluchting kunnen zorgen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we moeten nog een uitnodiging versturen aan mevrouw Van den Eynde voor aanstaande vrijdag, want als ze de indruk heeft dat er in Antwerpen niets gebeurt, dan heeft ze die uitnodiging wellicht nog niet ontvangen.

Ik vraag me ook af wanneer er een antwoord komt van Europa in verband met de Liefkenshoektunnel, dat het effectief kan gelden als een financieel vehikel om de werken van het Masterplan 2020 toch verder te kunnen realiseren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Waar ik zenuwachtig van word, is als mijn integriteit in deze commissie op de een of andere manier in vraag wordt gesteld. Ik heb een interview gezien dat me heeft gechoqueerd. Ik probeer altijd alle studies aan het parlement te bezorgen. Ik heb het Verkeerscentrum Vlaanderen alles laten toelichten. Ik heb de slides bij die in 2010 werden toegelicht door de heer Peetermans.

Mijnheer Peeters, ik weet dat u de cijfers in alle objectiviteit probeert te bekijken. Als men zich baseert op de eerste zin van een ontwerprapport en de moeite niet neemt om te kijken naar de slides erachter, dan word ik zenuwachtig. Dit is de slide die de heer Peetermans in deze commissie heeft voorgesteld. Neem uw lat en reken het uit. Je ziet hoe het zit met de voertuigen. Mijnheer Peeters, men heeft in de spitsuren een uur gekeken naar het effect. Voor mij is dat effect bijzonder ontgoochelend. U hebt het over 200 vrachtwagens. Ik vond dat heel weinig, en uiteindelijk is het veel minder. Dat komt omdat er in de Kennedytunnel verhoudingsgewijs vooral personenwagens rijden, en minder vrachtwagens. Voor mij was dit heel interessant.

De tabel-Peetermans 1 en 2 is het finale onderzoek. Ik heb u het voorbereidend documentje bezorgd. Hij heeft eerst geprobeerd een fileopbouw te schetsen. Dat is de reden waarom de heer Vijverman zegt dat het niet goed gedaan is en dat er fouten in staan. Ik kan u tonen waar de fouten zitten, maar dit is het finale document en het is een perfecte spiegel van het voorbereidende werk. Ik heb het voorbereidende werk gegeven omdat daar de link met Nederland wordt gemaakt, met de tunnel waar tol moest worden betaald.

Mijnheer Sabbe, ik vond uw tweede betoog totaal anders dan uw eerste. Dat was verrassend voor mij. Als u zegt dat ik de Liefkenshoektunnel beter toegankelijk moet maken door bepaalde infrastructuuringrepen, dan zijn we bondgenoten. Ik ben het ermee eens dat we bepaalde ingrepen moeten doen. Dat staat ook in het Masterplan 2020. Je kunt discussiëren over de manier waarop de verbinding wordt gemaakt. De Wase burgemeesters hebben een consensus bereikt. Je kunt zeggen dat je het daar niet mee eens bent. We hebben voor dat consensusmodel gekozen.

Ik ben altijd bereid om op alle vragen te antwoorden. Ik heb er moeite mee als mijn integriteit en ook die van het Verkeerscentrum in vraag wordt gesteld, omdat daar geen discrepanties zijn. Het is ook een les voor mij, ik had het misschien niet mogen bezorgen, maar ik heb het in alle goedheid gedaan omdat er aanvullende informatie in stond, en zeker geen tegenstrijdigheden. Ik hoop dat jullie dat allemaal hebben gemerkt.

Kan de tunnel beter worden bevoorraad? Ja, absoluut, daar ben ik het mee eens. Ben ik bereid om alle soorten experimenten te onderzoeken? Het eerste euvel is voor mij dat het effect klein is, als ik de berekeningen zie. We moeten ervoor zorgen – en dat is mijn oprechte bekommernis – dat het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel het probleem in de regio niet vergroot. Ik heb dus een aantal randzorgen die het me niet gemakkelijk maken dat te doen. Zes maanden tolvrij is uitgesloten. Je zou kunnen kijken naar de uren met het grootste effect, maar je moet de effecten goed meten. De mensen moeten dat weten. Het is allemaal niet zo vanzelfsprekend.

Het is belangrijk dat het Verkeerscentrum de oefening nog eens doet met de nieuwste modellen. Iedereen kan dat alleen maar op prijs stellen. Dat zal niet zo lang duren. Dan kunnen we de resultaten hier laten toelichten. U kunt vragen stellen en ondertussen zullen we hoogstwaarschijnlijk weten hoe het zit met de concessie. We hebben een decreet goedgekeurd, we willen dat bij concessie doen. Voor mij is het groen licht van Europa ook bijzonder belangrijk. Dit wordt sowieso vervolgd, maar ik hoop dat enkele onduidelijkheden zijn opgehelderd.

Mijnheer de Kort, u hebt verwezen naar Livan. Mevrouw Van den Eynde, misschien hebt u geen uitnodiging ontvangen, maar in principe zijn alle volksvertegenwoordigers uitgenodigd.

Misschien is uw mailadres veranderd, maar we maken er een goede gewoonte van iedereen uit te nodigen voor de grote projecten. Wie zegt dat er niets gebeurt: dit is wel een zeer groot project. Nu vrijdag start het in elk geval wel.

Ik wil ook nog een spitsstrook aanleggen, waarvan de evaluaties heel positief zijn. Brabo 2 komt er ook aan. Er zijn ook fietsroutes op komst. De E34 Antwerpen-Knokke zijn we ook aan het ombouwen. Ik had graag gehad dat we al verder stonden, maar we zijn er volop mee bezig en ik hoop dat dit in de komende maanden zijn beslag zal kennen.

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik ben blij dat u het eens bent met mij dat we de ontsluiting moeten doen. Wat ik erg vind – en dat staat ook in een artikel in de Gazet Van Antwerpen – is dat in het najaar van 2009 – ondertussen drieënhalve jaar geleden – precies dezelfde punten aan bod kwamen: de ring, de R4, met de aansluiting naar de E17: lichtenvrij, de E34 – N49: lichtenvrij, de signalisatie naar Rotterdam en Hoek van Holland en de bijkomende rijvakken in Sint-Niklaas. Ik pleit daar al voor sinds het najaar 2009. U zegt dat u bondgenoot bent in dat verhaal. Dan verrast het mij dat er niets is gebeurd. Ondertussen zijn de Nederlanders wel verder gegaan en is de A4 bijna klaar en wordt die in 2014 geopend.

Er zijn blijkbaar twee Peetermansen, want de een zegt dit en de andere dat. Blijkbaar is dat de dualiteit van de heer Peetermans. Minister, één zaak is duidelijk: de ESR-norm, dat bent u en uw collega's van de Vlaamse Regering. U hebt niemand nodig om de ESR-norm van de nv Tunnel Liefkenshoek op te heffen. U kunt die opheffen en vanaf morgen kunt u eenzijdig beslissen om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken. U hebt niemand nodig. Het enige is dat de 288 miljoen euro die u aan de BAM hebt gegeven om ze te vorderen aan de nv Tunnel Liefkenshoek, opnieuw bij de normale schuld komt van de Vlaamse overheid en dus niet in de BAM geparkeerd is. Dat is het enige verschil.

Vandaag of morgen kunt u beslissen om in samenspraak met de ontsluitingswerken de tunnel van 25.000 naar 50.000 krijgen. Dan zijn er dus 25.000 minder op de Antwerpse ring. Ik nodig u uit om dat zo snel mogelijk te doen, om Vlaanderen en de Vlaamse economie rond Antwerpen niet verder te versmachten.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik ben geen vast lid van deze commissie, maar als de minister hier nog eens een informatieve vergadering aan wijdt met de mensen van het Verkeerscentrum om dat nog eens door te rekenen, dan kom ik zeker langs. Ik kijk ernaar uit.

De voorzitter: Voor de duidelijkheid: van de vragenstellers was de heer Penris niet aanwezig. Tot nu toe zijn er elf vertrouwelijke dossiers ter inzage gelegd in dit parlement. Ik sta op transparantie hierover.

Nu is er weer een vraag geweest over het busdossier. Dat ligt ter inzage bij de griffier. Alle volksvertegenwoordigers zijn keurig ingelicht. Er zijn volksvertegenwoordigers die vragen naar dossiers ter inzage maar ze dan niet komen inkijken: dat is hun verantwoordelijkheid.

Mijnheer Sabbe, ik heb het interview dat u hebt gegeven in Villa Politica, laten uittikken. Ik moet u eerlijk zeggen: het eerste wat ik heb gedaan, is naar mevrouw De Win gebeld. Ik heb tegen mevrouw De Win gezegd: "Sorry, maar wat de heer Sabbe daar heeft verteld, was een leugen."

Als u deze commissie enigszins kent, mijnheer Sabbe, dan moet u weten dat er hier volledige openheid is. Ik heb die vraag om uitleg doorgelaten; een interpellatie was het mij echt niet waard. Het uitgangspunt van de vraag was dat de minister studies achterhield. Als er iemand hier op de barricades zal staan, dan zal het de voorzitter van deze commissie zijn. Ik ben voor volledige transparantie. Als er in dit parlement één dossier is waar zoveel openheid over is, dan is het wel het dossier van BAM.

Ik heb dit nog nooit meegemaakt. Ik heb in 2005 gezorgd dat het Rekenhof hierbij werd betrokken, want bepaalde politieke partijen waren daartegen. Ik heb er uiteindelijk een vraag om uitleg van gemaakt om alle misverstanden uit de wereld te helpen, los van de discussie over de financiering. Het ging over het feit – dat was ook de trendsetting in Knack, Knack onwaardig – dat die studies zijn achtergehouden, terwijl die studie hier in 2010 gewoon aan iedereen is meegedeeld. Ze is trouwens raadpleegbaar op de website van het departement. Daarom heb ik die vraag doorgelaten. Anders was die vraag om uitleg zelfs niet aanvaard. Dat wil ik u toch even zeggen.

De heer Ivan Sabbe: Voorzitter, wat u zegt, is maar ten dele waar. Het is eigenlijk niet juist. De minister heeft dat ook bevestigd. Ze heeft die studie aan de heer Peeters gegeven, ze heeft ze alleszins niet aan mij gegeven. Dus heeft ze die niet aan de voltallige commissie gegeven.

De cijfers die de heer Peetermans heeft gebracht, zijn niet de volledige studie, ze zijn een deel van de studie. In de conclusie staat dat het leidt tot ontheffing van het verkeer op de Antwerpse ring.

Minister Hilde Crevits: De voorzitter heeft het uitgetikte interview aan mij gegeven. U hebt in Villa Politica gezegd dat er 30 procent minder verkeer is op de ring. Wel, dat is een flagrante, grote leugen. Leer uw tabellen lezen. Leer lezen, mijnheer Sabbe, leer lezen. Het is plat populisme wat u doet.

De heer Ivan Sabbe: Het is helemaal geen plat populisme. Dit dossier stinkt en u weet ook dat dat dossier stinkt en daarom komt het niet tot oplossingen in dat dossier.

De voorzitter: Kijk, dat is nu de volgende uitspraak. Eerst worden studies achtergehouden en vervolgens stinkt het dossier. Wat dat betreft, is hier alle openheid. Met andere dossiers is dat hier ook zo. De alternatieve financiering, om u een voorbeeld te geven.

Ik moet de Vlaamse Regering niet verdedigen. Enkele volksvertegenwoordigers hebben hier in de vorige legislatuur een voorstel gedaan om te rapporteren over alle alternatieve financieringen. Dat is een joekel van 300 bladzijden. Welnu, er zijn hier volksvertegenwoordigers die vragen durven te stellen over wat in die rapporten staat. Bent u dan verwonderd dat we dit soort vragen niet doorlaten? Laatst ben ik nog door een fractie benaderd die zei dat de minister niet op de vragen antwoordt. Wel, ik heb de desbetreffende volksvertegenwoordigers geantwoord dat het daar en daar en daar staat. Ze zeiden: “Dank u wel, voorzitter, en inderdaad, we waren fout.”

Ik ben voor volledige openheid. U moet niet denken dat ik allerlei spelletjes speel met de minister. Wat hier wordt gevraagd, proberen we maximaal ter beschikking te stellen. Ook vertrouwelijke dossiers, het KBC-dossier, het schooldossier, alles mag hier worden nagekeken.

De heer Ivan Sabbe: Er zijn zaken die hier heel moeilijk liggen. Zo hebben we al verschillende keren gevraagd ...

De voorzitter: De inhoudelijke discussie is een ander verhaal. U moet niet zeggen dat hier dossiers worden achtergehouden.

De heer Ivan Sabbe: Dit dossier is hier niet in zijn volledigheid voorgesteld.

De voorzitter: U doet er lastig over.

De heer Ivan Sabbe: Het is ook zo. Dit rapport is niet in zijn volledigheid voorgesteld.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn**- 37-E (2012-2013) - Nr. 1: verslag van het Rekenhof****Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en het Rekenhof****Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verslag van het Rekenhof met betrekking tot de personeelswerving en -selectie bij De Lijn****- 797 (2012-2013)****Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verslag van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn****- 801 (2012-2013)****Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vernietigend rapport van het Rekenhof over de werving en selectie bij De Lijn****- 814 (2012-2013)**

– *Mevrouw Karin Brouwers en de heer Peter Reekmans worden tot verslaggevers benoemd.*

De voorzitter: De heer De Brabandere heeft het woord.

De heer Adri De Brabandere, eerste auditeur-revisor bij het Rekenhof: Voorzitter, minister, dames en heren, het Rekenhof heeft een onderzoek uitgevoerd naar het wervings- en selectiebeleid bij De Lijn (presentatie: zie [bijlage](#) 1). Het oprichtingsdecreet is van 31 juli 1990. In 2004, toen het oprichtingsdecreet werd gewijzigd, werd bepaald dat De Lijn in 2006 een publiekrechtelijk extern verzelfstandigd agentschap (EVA) zou worden.

De Lijn is niet onderworpen aan het Vlaams personeelsstatuut, het raamstatuut. Het APKB is wel van toepassing. Dat is het algemeen principebesluit, het koninklijk besluit van 22 december 2000 dat de principes vastlegt die van toepassing zijn op het personeel van de gemeenschappen en gewesten en van de publiekrechtelijke rechtspersonen die ervan afhangen.

Het is de raad van bestuur die het administratief en geldelijk statuut vaststelt, niet de Vlaamse Regering. De raad van bestuur stelt ook de personeelsformatie vast en hij benoemt en bevordert de directeurs, de kaderfuncties en de afdelingshoofden.

Statuut moet men in de ruime betekenis opvatten. De Lijn werkt immers uitsluitend met contractuele personeelsleden. Een overheidsinstelling kan inderdaad uitsluitend met contractuelen werken, maar dan moet dat zo voorzien zijn in het oprichtingsdecreet, wat echter niet is gebeurd voor De Lijn.

Eind 2011, toen het onderzoek startte, telde De Lijn 8565 personeelsleden, waaronder de loontrekkenden – dat zijn de chauffeurs en technici –, en de weddetrekkenden – dat zijn de bedienden. Er is een basisreglement voor de loontrekkenden, en dat vormt het statuut. Er is ook een basisreglement voor de weddetrekkenden. De beide worden aangevuld door cao's en interne berichten. Beslissingen van de raad van bestuur vormen het statuut of de rechtspositieregeling van de directeurs, de afdelingshoofden en de kaderfuncties.

De Lijn bestaat uit vijf regionale entiteiten, een per provincie, en een centrale dienst, die ook bestaat uit vijf directies, die dan de regionale entiteiten ondersteunen en het algemeen beleid ontwikkelen. Zo is er een centrale directie personeel, maar daarnaast heeft elke regionale entiteit ook een eigen afdeling personeelsbeleid. Elke regionale entiteit organiseert dan ook de wervingen van haar eigen personeel, behalve dan voor de directeur, de afdelingshoofden en kaderfuncties, die centraal worden aangeworven.

De Lijn heeft een eigen interne auditdienst en een auditcomité. Ze functioneren in het auditholdingmodel van de Vlaamse Gemeenschap. IAVA, het agentschap Interne Audit van de Vlaamse Administratie, heeft in 2008 en 2011 het maturiteitsniveau van de organisatie-beheersing van De Lijn onderzocht en ingeschat op niveau drie, wat vrij hoog is.

De eigen interne auditdienst heeft al een aantal personeelsprocessen geanalyseerd, zoals de opvolging van de prestaties en de uitbetaling van de lonen en de wedden, maar die dienst heeft nog geen aandacht besteed aan de wervingen en selecties.

Meestal is een personeelsonderzoek van het Rekenhof vrij breed opgevat, maar aangezien er nu toch al een aantal onderzoeken waren gebeurd door de interne auditdienst, en gelet op het principe van single audit, heeft het Rekenhof zijn onderzoek bij De Lijn beperkt tot de wervingen en de selecties.

Het heeft onderzocht of De Lijn een degelijk wervings- en selectiebeleid voert, en of ze het proces van werving en selectie voldoende beheerst. Daarnaast heeft het de kwaliteit van de rechtspositieregelingen onderzocht, toch wat de bepalingen betreft die betrekking hebben op werving en selectie, en het ging na of die wervingen en selecties dan in overeenstemming met de regelingen zijn gebeurd.

Dat zijn de vier onderzoeksvragen. Het zijn ook de vier hoofdstukken die het rapport uitmaken en het is de indeling die we zullen volgen bij onze presentatie.

Het Rekenhofonderzoek steunde zoals gewoonlijk op interviews, op documentenanalyse en ook op een onderzoek van meer dan 200 personeelsdossiers. Voor de busexploitatie doet De Lijn een beroep op de privésector. Het Rekenhof heeft de wervingen bij die exploitanten niet betrokken in zijn onderzoek.

Marijke Steegen zal nu de bevindingen van het onderzoek verder toelichten.

Mevrouw Marijke Steegen, auditeur bij het Rekenhof: Sinds 2004 reorganiseert De Lijn de personeelsfuncties, maar ze heeft haar organogrammen daar nog niet volledig aan aangepast. Hoewel De Lijn sinds de begrotingsopmaak 2011 voor haar personeelsplan onderworpen is aan de principes van het Vlaamse personeelsstatuut en de procedure die de Vlaamse Regering daarvoor uittekende, voldoet het personeelsplan van De Lijn daar nog niet helemaal aan. Zo is het personeelsplan nog niet volledig gebaseerd op procesanalyse en procesoptimalisatie en volgt het ook niet de voorgeschreven indeling en het minimale sjabloon.

Sinds 2010 geldt binnen De Lijn een selectieve wervingsstop en voert de maatschappij een strikt vervangingsbeleid. Dat heeft echter nog niet geleid tot schrappingen van functies in het personeelsplan. Daardoor ontstaat het risico dat de besparing niet duurzaam is.

De Lijn doet veel inspanningen om de streefcijfers van het Vlaamse diversiteitsbeleid te halen. Zo heeft De Lijn eind 2011 de norm van 4 procent allochtone personeelsleden ruim bereikt. Het aantrekken van vrouwelijke chauffeurs en technici blijft echter moeilijk. De diversiteitsstreefcijfers staan niet in de beheersovereenkomst van De Lijn, en ook niet in de doelstellingen van de directeur personeel.

De Lijn heeft in haar beheersovereenkomst strategische doelstellingen vastgelegd voor elk functioneel domein, alsook voor het domein personeel, waarvan twee voor werving en selectie. De eerste doelstelling is het verder uitbouwen en implementeren van het competentie management. De tweede doelstelling is excellente medewerkers aantrekken en behouden, en maatregelen nemen om de stijging van het personeelsverloop te vermijden. De Lijn heeft die strategische doelstellingen echter onvoldoende vertaald in operationele doelstellingen en heeft er ook onvoldoende indicatoren aan gekoppeld.

Het wervings- en selectiebeleid bij De Lijn is weinig uniform. De regionale entiteiten wijken af van de regels en interne afspraken. Ze werken met eigen regels, omdat centrale regels onduidelijk zijn, ontbreken of geen draagvlak hebben. Zo bepaalt het basisreglement dat kandidaat-chauffeurs moeten slagen in de proeven, maar één entiteit deliberaert bijvoorbeeld

op regelmatige basis kandidaat-chauffeurs met een negatieve eindbeoordeling op de psychologische proef. Ook moeten kandidaat-technici niet in alle entiteiten evenveel proeven afleggen. In sommige entiteiten moeten externe kandidaat-bedienden geen algemene proef en kennisproef afleggen. De centrale directie personeel oefent ook onvoldoende toezicht uit op de naleving van de regels door de entiteiten.

De selectie van eenzelfde functie verschilt dan ook tussen de entiteiten, alsook de mate waarin de entiteiten bepaalde onderdelen van de selectie uitbesteden. Voor die uitbesteding kunnen ze overigens geen afweging, mededinging of contract aantonen.

Wat betreft de beheersing van het wervings- en selectieproces, stelt het Rekenhof vast dat de delegatieregeling in de statuten onduidelijk is en dat uitgewerkte delegaties voor personeelszaken ontbreken. De medewerkers van de personeelsdiensten beschikken over onvoldoende informatie over het wervings- en selectieproces. Zo is voor hen niet altijd duidelijk welke cao's precies van kracht zijn. Er zijn geen schema's, er zijn geen procedures en er is geen gemeenschappelijke vacaturedatabank.

De Lijn documenteert haar selecties te weinig. Ze maakt geen of maar summiere verslagen op van de selectie-interviews, van het verloop van de selecties en de materiële motivering. Daardoor is het niet altijd duidelijk waarop De Lijn haar keuze voor een bepaalde kandidaat baseert.

Ten slotte is de controle van het vereiste diploma en voorgaande diensten vaak enkel gebaseerd op verklaringen van de kandidaat in het cv. Men vraagt dus geen kopie van het diploma of attesten van vorige werkgevers op.

Het Rekenhof heeft ook de rechtspositieregeling zelf onderzocht. De basisreglementen voor de loontrekkenden en de weddetrekkenden garanderen niet altijd een objectief wervings-systeem. Zo bevat het basisreglement voor de weddetrekkende functies geen toelatingsvoorwaarden. De mogelijkheid in het basisreglement voor weddetrekkende functies om personeelsleden van de eigen entiteit te bevoordelen tegenover de andere personeelsleden van De Lijn bij de vacantverklaring en bij de rangschikking, lijkt niet te stroken met het gelijkheidsbeginsel.

De Lijn onderwerpt interne en externe kandidaten niet altijd aan een gelijkwaardige procedure. Zo leggen twee van de vijf entiteiten nooit een algemene proef en een kennisproef op aan externe kandidaten. De Lijn kan ook geen formele beslissingen voorleggen van de raad van bestuur, die de werving en selectie van de kaderfuncties, afdelingshoofden en directeurs regelen.

De Lijn stelt voor geen van haar functies een selectiereglement op. Daardoor staan essentiële elementen van de selectie niet vast, zoals de mogelijkheid om een reserve aan te leggen, de modaliteiten van de reserve, de mogelijkheid van een preselectie en bijvoorbeeld de criteria voor die preselectie, en de slaagcijfers. Sommige bepalingen over werving en selectie uit de basisreglementen en interne instructies zijn niet actueel en missen soms voldoende draagvlak bij de entiteiten.

Het Rekenhof heeft ook de naleving van de rechtspositieregeling getoetst. Daar stellen we vast dat De Lijn in sommige gevallen afwijkt van de gestelde diplomavooraanwaarden, zonder daarbij evenwel de voorwaarden van het Koninklijk Besluit tot bepaling van de Algemene Principes (APKB) te respecteren.

Bij de selectie respecteert De Lijn niet altijd de basisreglementen, de arbeidsovereenkomstenwet of de wet op de uitzendarbeid. Ze voegt aan de voorziene selectiestappen in de basisreglementen bijkomende selectiestappen toe. Ze deliberaert, past de voorrangsregels niet altijd toe en legt soms niet-voorzien werfreserves aan. De arbeidsovereenkomsten van De Lijn vertonen slordigheden, vermelden niet altijd alle bezoldigingselementen, worden niet altijd vernieuwd bij wijziging van functie of statuut, bevatten scholingsbedingen die niet

voldoen aan de wettelijke voorwaarden, en voorzien soms in onregelmatige verkorte opzegtermijnen.

De Lijn kent voorts geldelijke anciënniteit toe aan bepaalde weddetrekkende functies, technische functies en aan kaderfuncties, afdelingshoofden en directeurs, zonder dat dat steunt op een formele regeling. Ten slotte respecteert De Lijn de wettelijke voorwaarden voor de inzet van uitzendkrachten niet en kent ze uitzendkrachten voordelen toe van het eigen personeel.

De heer Adri De Brabandere: Ik wil besluiten met enkele aanbevelingen van het Rekenhof. Ik som ze niet allemaal op, enkel de aanbevelingen die verband houden met de belangrijkste knelpunten en essentiële opmerkingen.

Wat in het verslag telkens naar voren komt, zijn de verschillen tussen de regionale entiteiten in de toepassing van de regels inzake werving en selectie. De Lijn moet meer waken over een uniforme toepassing van die regels, maar die regels moeten dan ook duidelijk, actueel, volledig en uitvoerbaar zijn en er moet een voldoende draagvlak voor zijn bij de regionale entiteiten. Het Rekenhof beveelt dan ook aan om die regels te evalueren.

Ook moeten de communicatie en informatie over zowel de regels als het hele wervings- en selectieproces verbeteren. Dat kan door bijvoorbeeld gecoördineerde versies van de cao's bij te houden, stroomschema's op te stellen, procedurebeschrijvingen vast te leggen enzovoort.

Twee inhoudelijke elementen springen bij die regels in het oog, namelijk de voorrangsregeling voor eigen personeel bij werving en selectie en de soms ongelijke procedure voor interne en externe kandidaten. Het Rekenhof vraagt dat De Lijn beide elementen zou herbekijken.

Verder moet De Lijn er uiteraard voor zorgen dat elke werving goed gedocumenteerd is, door een selectieverslag, door goede verslagen van de selectie-interviews en door verslagen van de hele procedure, met – toch wel belangrijk – een goede motivering van de keuze.

Ten slotte zijn er nog een aantal punctuele aanbevelingen. Ik geef er nu slechts twee. De Lijn moet een personeelsplan opstellen volgens de procedure die de Vlaamse Regering heeft voorgeschreven. De algemene contractuele tewerkstelling zou kunnen worden opgenomen in het decreet.

De Lijn heeft op het voorontwerp van verslag gereageerd dat ze werk wil maken van de aanbevelingen van het Rekenhof. Het Rekenhof is getuige geweest van een aantal inspanningen die De Lijn inderdaad heeft geleverd. Zo heeft De Lijn een project waarbij ze de operationele risico's in de personeelsprocessen in kaart brengt en nagaat of de beheersmaatregelen volstaan. Dat is een project waaraan IAVA meewerkt en waaraan ook de bedrijfsrevisor deelneemt. Ook het Rekenhof heeft na de afwerking van zijn audit dat project mee kunnen opvolgen. Het project is nog niet afgerond. De verantwoordelijkheid blijft uiteraard bij De Lijn. Wij hopen dat het project en andere maatregelen tot resultaten kunnen leiden.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord, voor de reactie van De Lijn op het rapport.

De heer Roger Kesteloot, directeur-generaal van De Lijn: Geachte leden van de commissie, wij hebben een audit gehad van het Rekenhof over het wervings- en selectiebeleid bij De Lijn. Het Rekenhof heeft dat met de gebruikelijke grondigheid aangevat.

Ik wil mijn reactie op het rapport (presentatie: zie [bijlage 2](#)) beginnen met een paar algemene beschouwingen. Uiteraard probeert De Lijn zijn personeelsbeleid in de loop der jaren steeds te professionaliseren. We hebben binnen de raad van directeurs bekeken wat ons personeelsbeleid, in de huidige situatie van de arbeidsmarkt, de komende vijf jaar vooral zou moeten gaan doen. Daar zitten een paar onderdelen in die ik kort wil vernoemen.

Om te beginnen: de talenten en de zogenaamde ‘high potentials’ detecteren en op een zodanige manier coachen dat er ook intern voldoende doorstroming kan zijn van die talenten naar hogere functies. We moeten een lerende organisatie worden. Net zoals bij de reorganisaties die we gedaan hebben in andere domeinen, zoals IT, techniek, exploitatie, kunnen we ook in het domein personeelsbeleid een aantal geleerde lessen toepassen.

Verder is er het toenemende belang van opleiding, ook voor een overheidsbedrijf als De Lijn. We moeten oplossingen bieden, ook binnen ons eigen personeelsbestand, voor een aantal uitdagingen die te maken hebben met de vergrijzing van de bevolking, het feit dat hoe langer hoe meer mensen vragen naar deeltijdse arbeid, de aanwezigheid van meer vrouwen op de arbeidsmarkt en meer mensen met een migratieachtergrond. Wij merken ook – en we zijn daar uiteraard niet alleen in – dat voor onze mensen en de sollicitanten het evenwicht tussen privé en werk aan belang heeft gewonnen. We moeten ook oog hebben voor culturele verschillen die binnen organisaties kunnen bestaan. Tot slot is ook het managen en begeleiden van verandering belangrijk.

Wat wij ook merken, is dat sollicitanten de dag van vandaag iets anders tegen hun job aankijken dan tien of twintig jaar geleden het geval was, ook bij De Lijn. Kwaliteit en inhoud van de job worden hoe langer hoe belangrijker, net als de al aangehaalde balans tussen werk en privéleven. Er wordt verwacht dat leidinggevend coachen en inspireren, veel meer dan dat ze directief aansturen. We moeten met ons allen blijven ontwikkelen.

Werkzekerheid is ook een van die elementen die we bij economische conjuncturele fluctuaties zien opduiken. In economisch onrustige tijden neemt het belang van werkzekerheid toe. We merken dat ook aan het sollicitatiegedrag.

De remuneratie is zeker belangrijk. We merken echter dat het niet de eerste prioriteit is van de mensen die bij ons solliciteren: de interne en de externe billijkheid van de verloning primeert.

We hebben de juiste mensen op de juiste plaats op het juiste moment tegen de beste kostprijs nodig. We werken immers met nogal wat gemeenschapsmiddelen. We moeten niet enkel mensen aantrekken, we moeten de juiste mensen aantrekken. Ze vormen immers ons belangrijkste kapitaal.

Het Rekenhof heeft gesteld dat we in toenemende mate moeten meten of ons beleid resultaten oplevert. We moeten afspraken over interne service levels maken om na te gaan of de verschillende betrokken diensten de nodige resultaten kunnen boeken.

Hoewel ik ze niet allemaal zal opsommen, kan ik meedelen dat we alle aanbevelingen van het Rekenhof ter harte nemen. Ik zal straks dieper ingaan op de aanbevelingen. We zullen eraan werken. Voor zover dat nog niet zou zijn gebeurd, zullen we de aanbevelingen, vooral op het vlak van het documenteren en het uniformiseren van de procedures, zeker uitvoeren.

We hebben er in elk geval duidelijk voor gekozen naar een centrale aansturing van alle wervings- en selectieactiviteiten te evolueren. Er is hier al verschillende keren naar het oprichtingsdecreet verwezen. Ten tijde van het ontstaan van De Lijn lag de verhouding tussen de regionale entiteiten en de centrale diensten anders dan nu het geval is. De autonomie van de regionale entiteiten met betrekking tot personeelsbeleid lag oorspronkelijk zelfs decretaal vast. Dat is in de periode van het Beter Bestuurlijk Beleid, tussen 2004 en 2006, veranderd. Dat is echter onze geschiedenis. De autonomie van de regionale entiteiten was vroeger groter. Het Rekenhof heeft vastgesteld dat we hier nog steeds een aantal kenmerken van meedragen.

Ik zal mijn algemene beschouwingen afronden. Eigenlijk herhaal ik hier gedeeltelijk wat het Rekenhof heeft meegedeeld. Dit heeft echter belang. De decreetgever heeft er bij de oprichting van De Lijn bewust voor gekozen het personeel een specifiek statuut te geven. Er is een specifieke rechtspositieregeling voor het personeel van De Lijn uitgewerkt. Met betrekking tot dat specifiek statuut is vervolgens de bevoegdheid van de raad van bestuur een rol beginnen te spelen.

Zoals al eerder is gesteld, werken bij De Lijn enkel contractuelen. Die mensen hebben meestal een contract van onbepaalde duur. De rechtspositieregeling verschilt niet enkel van het raamstatuut van het personeel van de Vlaamse overheid, maar ook van de rechtspositieregeling van de contractuelen die binnen de Vlaamse overheid actief zijn. In tegenstelling tot de Vlaamse administratie, die over een eigen rechtspositieregeling beschikt, ressorteert De Lijn onder een specifiek paritair comité en onder de bevoegdheid van de Nationale Arbeidsraad. Op dat vlak bevinden we ons meer in de context van privébedrijven dan in een overheidscontext. Dit heeft belangrijke consequenties.

We werken op basis van cao's. Alle ontwerpen van cao's moeten door het management met de drie representatieve vakorganisaties worden genegotieerd en door de raad van bestuur van De Lijn worden goedgekeurd.

Ik wil er trouwens op wijzen dat het reeds vermelde basisreglement op zich ook een cao is. Het is de allereerste cao die de raad van bestuur van De Lijn destijds heeft goedgekeurd. Dit document heeft dan ook de kracht van een cao.

Verder wil ik nog een meer beleidsmatige beschouwing naar voren brengen. Die beschouwing staat in verband met de context waarbinnen De Lijn werkt. Als het over de arbeidsmarkt gaat, bevinden we ons in een behoorlijk concurrentiële omgeving. Dit geldt zeker voor chauffeurs en technici. Voor onze chauffeurs vissen we zelfs in dezelfde vijver als onze privé-exploitanten. Zij werken trouwens op basis van dezelfde cao. Als dienstverlenend overheidsbedrijf moeten we op de arbeidsmarkt voldoende wendbaar en flexibel kunnen zijn.

Vervolgens wil ik ingaan op de aanbevelingen van het Rekenhof. We hebben die aanbevelingen grondig bestudeerd. In een aantal gevallen zijn die aanbevelingen in onze concrete acties overgenomen. Ze zullen in elk geval door De Lijn worden aangenomen.

We moeten een personeelsplan opstellen waarin de schrapping van functies ten gevolge van besparingen is opgenomen. Op dit ogenblik voeren we een aantal organisatiestudies inzake personeelsbeleid uit. Hier moeten een aantal aangepaste organogrammen en functiebeschrijvingen uit voortvloeien.

Als overheidsbedrijf worden we verondersteld efficiëntieoefeningen te maken. Ik moet me trouwens excuseren voor de vele Engelstalige omschrijvingen. In de managementliteratuur wordt immers veel Engels gebruikt. We onderzoeken momenteel of we een aantal activiteiten die momenteel nog verspreid over de entiteiten worden uitgevoerd, in shared service centers kunnen concentreren. We onderzoeken tevens of we een aantal voor alle entiteiten bruikbare competenties in een aantal competentiecentra kunnen concentreren. Hierdoor zouden we schaalvoordelen tot stand kunnen brengen. Dit zou eventueel ook tot de schrapping van overbodige functies kunnen leiden. In een aantal gevallen zouden we misschien zelfs een aantal niet tot de kerntaken behorende activiteiten kunnen afstoten.

Ik wil er echter op wijzen dat in de beheersovereenkomst en in de door de Vlaamse Regering inzake personeelsreductie opgelegde doelstellingen sprake is van de afbouw van personeelsaantallen. Er wordt in feite niet over de schrapping van functies gesproken. Dat een functie blijft bestaan, betekent echter niet dat we geen efficiëntere werking kunnen ontwikkelen en iets aan het aantal functiehouders kunnen doen. Daar willen we aan werken.

Mijn volgend punt is eigen aan de timing van de audit. Het Rekenhof baseert zich op de personeelsaantallen tot en met het einde van 2011. In 2012 is een belangrijke besparingsoperatie uitgevoerd. We hebben een behoorlijk selectieve wervingsstop gehanteerd. Er zijn in 2012 duidelijke reducties van de personeelsaantallen gerealiseerd.

We moeten de doelstellingen inzake werving en selectie in meetbare en concrete doelstellingen vertalen. Die oefening maken we op dit ogenblik. In de loop van 2012 hebben we een beslissing genomen. De raad van bestuur heeft die beslissing goedgekeurd. De Lijn beschikt momenteel over een grote spaghetti-knoop aan IT-beheersinstrumenten. We willen

overstappen naar een enterprise resource planning-systeem (ERP-systeem). In functie van die overstap bekijken we momenteel een aantal processen. We ontwikkelen tevens indicatoren die we willen gebruiken om het wervings- en selectiebeleid op te volgen.

Voorbeelden van indicatoren zijn onder meer de doorlooptijd van de selectieprocedure, de kostprijs per aanwerving en het verloop van het personeelsbestand tijdens het eerste jaar. In het rapport van het Rekenhof wordt trouwens ook naar de bijgehouden cijfers met betrekking tot het verloop verwezen. Op dat vlak scoort De Lijn zeer laag. De afgelopen jaren is het personeelsverloop gegroeid. Momenteel zitten we aan 2,4 procent. In vergelijking met soortgelijke ondernemingen is dit bijzonder laag.

We moeten de verhouding tussen het aantal interne aanwervingen en het aantal externe aanwervingen monitoren. Op het vlak van het intern talentmanagement willen we stappen vooruit zetten. We letten uiteraard ook op de kwaliteit van de aanwervingen.

We moeten waken over de uniforme toepassing van de wervings- en selectieregels. Ik heb al naar onze geschiedenis verwezen. De autonomie van de regionale entiteiten was in het begin bijzonder groot. Gaandeweg is vanuit het algemeen humanresourcesbeleid een grotere stroomlijning tot stand gebracht. De situatie is zeker nog niet perfect.

We willen hier zeker aan voortwerken. Momenteel worden met betrekking tot technische functies en bediendenfuncties nieuwe afspraken vastgelegd die de uniformiteit verder beklemtonen.

Ik wil in dit verband een randbemerking maken. Net als over veel andere zaken, moet ook over deze zaken met de vakorganisaties worden overlegd. Dat is de context waarbinnen wij werken. Dit overleg moet resulteren in documenten en berichten die een draagvlak hebben binnen het management van de entiteiten en binnen de vakorganisaties. Ook in dit verband moeten we een negotiatieprocedure doorlopen.

De algemene regels die de wendbaarheid van de organisatie zullen bevorderen en de gelijke behandeling van alle sollicitanten zullen tijdens de onderhandelingen met de vakorganisaties aan bod komen. Het is de bedoeling dat de organisatie van het volledig wervings- en selectieproces in de toekomst binnen een enkel competentiecenter zal plaatsvinden. Dit moet uiteraard de uniformiteit van de aanpak verzekeren.

Internen en externen moeten aan een gelijkwaardige procedure worden onderworpen. Ik wil erop wijzen dat de procedures die voor interne kandidaten worden gevolgd ook weer zijn gebaseerd op de paritaire afspraken die in overleg met de vakorganisaties zijn vastgelegd. Indien we daar iets aan zouden willen veranderen, zullen we het traject van het sociaal overleg moeten volgen.

Een eventuele aanpassing van de procedures zal aan een globaal humanresourcesbeleid worden gekoppeld. We zullen rekening houden met onze plannen inzake talentmanagement, opvolgingsplanning en carrièreplanning. We moeten tevens rekening houden met de doelstellingen inzake personeelsvermindering.

Zelfs indien de wervings- en selectieprocedures voor interne en externe kandidaten in een aantal gevallen enigszins zouden verschillen, worden in elk geval steeds dezelfde basiscompetenties gemeten. Dat geldt voor alle kandidaten die aan de selectieprocedure voor een bepaalde functie deelnemen.

De diversiteitsstreefcijfers moeten in de beheersovereenkomst en in de doelstellingen van de directeurs worden opgenomen. Dat is geen enkel probleem. Volgens mij is dat gewoon een vergetelheid. Er is vergeten die elementen in de beheersovereenkomst op te nemen. Ik ben ervan overtuigd dat de minister, de Vlaamse Regering en het management van De Lijn een groot belang aan het diversiteitsbeleid hechten. Wij proberen dit al jaar en dag voor mensen met een migratieachtergrond. Wij proberen vrouwen in de hogere kaderfuncties op te nemen.

Zoals het Rekenhof heeft opgemerkt, zijn de streefcijfers voor personen met een migratieachtergrond bereikt. We blijven echter met een probleem zitten. Het is voor ons bijzonder moeilijk meer vrouwen voor het beroep van chauffeur aan te trekken. Dat heeft met de zoektocht naar de ideale balans tussen werk en leven te maken. Ook voor de technische beroepen blijft het moeilijk vrouwen aan te trekken die als mechaniciën of als elektriciën hun gading kunnen vinden. In vergelijking met de operatoren in de andere gewesten scoren we op dit vlak trouwens positief.

De uitbesteding van selectieonderdelen moet formeel tegen de uitvoering in eigen beheer worden afgewogen. Momenteel worden de assessmentactiviteiten uitbesteed. Wat de kaderleden, afdelingshoofden en directeurs betreft, wordt voor die assessments met externe bureaus gewerkt. Die bureaus vallen echter onder de raamovereenkomst met Jobpunt Vlaanderen. Jobpunt Vlaanderen organiseert de mededinging. Wij maken gebruik van de raamovereenkomst die Jobpunt Vlaanderen met die bureaus heeft afgesloten.

Om een aantal zaken te kunnen vergelijken, zullen we in elk geval een kosten-batenanalyse maken. Hieruit zal moeten blijken of we bepaalde zaken in eigen beheer moeten houden of uitbesteden.

De delegatie van personeelzaken moet in de statuten worden opgenomen en de delegatie van de personeelsbevoegdheden van de directeur-generaal aan de directeurs en aan de afdelingshoofden moet worden geregeld. Dat is een formeel mankement dat we hebben vastgesteld. In de statuten en in het oprichtingsdecreet worden er een aantal bevoegdheden toebedeeld aan de raad van bestuur en een aantal andere aan de directeur-generaal. Een aantal daarvan zijn doorgegeven aan de directeurs en aan de afdelingshoofden. Maar dit moet worden geformaliseerd in een delegatieregeling, die op dit ogenblik door onze juridische dienst wordt uitgewerkt. Dit is ook absoluut noodzakelijk als we ook voor werving en selectie gebruik willen maken van ons ERP-systeem (Enterprise Resource Planning), omdat daar een heel strenge goedkeurings- en validatiecyclus mee samenhangt.

We zullen betere informatie geven over werving en selectieproces en stroomschema's en procedurebeschrijvingen. Bij De Lijn zijn we de afgelopen vijf, zes, zeven jaar begonnen met het systematisch in kaart brengen van al onze kernprocessen en dat door te vertalen naar organogrammen en personeelsbezettingen. Wat personeelsbeleid betreft, zaten we eigenlijk aan het einde van de ketting van wat we gepland hadden aan organisatiestudies en procesbeschrijvingen, maar daar zijn we op dit ogenblik volop mee bezig. In het kader van de hele ERP-oefening waarmee we nu bezig zijn, worden die processen nu vergeleken met de standaarden van de markt en met de goede praktijken zoals ze in andere bedrijven met zo'n ERP-pakket worden beheerd.

Ik ben het absoluut eens met de aanbeveling om selecties beter te documenteren en gemotiveerde verslagen van selectie en selectie-interviews te maken. In het verleden liet de documentatie van resultaten van selectie en wervingprocedures te wensen over. Deze aanbeveling is in ieder geval intussen achterhaald. Sinds begin 2013 is ze immers in de praktijk gebracht en worden er sjablonen ter beschikking gesteld waarmee bijvoorbeeld verslagen van selectie-interviews op een gelijkvormige wijze worden opgesteld. Dit is voor de eerste keer deze maand ook aan de orde geweest op de raad van bestuur naar aanleiding van de aanstelling van een afdelingshoofd.

Ook de aanbeveling om controle van toelatings- en deelnemingsvoorwaarden te baseren op bewijsstukken, is terecht. We moeten daar beter op toezien, we willen wel vermijden dat het aanleiding zou geven tot een al te grote bureaucratie en administratieve last. Vandaar dat wij ervoor kiezen deze controle op bewijsstukken systematisch te doen vlak vóór de ondertekening van de arbeidsovereenkomst. Het gaat niet op om administratieve rompslomp te creëren door aan elke kandidaat die zijn cv instuurt – en dat zijn er soms nogal wat, want gelukkig hebben we nog een behoorlijke aantrekkingskracht op de arbeidsmarkt – onmiddellijk bij de eerste fase van de wervings- en selectieprocedure bewijsstukken te vragen. Uiteraard is het wel heel

belangrijk dat er, op het ogenblik dat een arbeidsovereenkomst wordt ondertekend, zekerheid over bestaat dat wat de kandidaat verklaard heeft, ook daadwerkelijk kan worden gestaafd.

Wat betreft het evalueren van wervings- en selectieregels op hun actualiteitswaarde en uitvoerbaarheid, verwijs ik opnieuw naar de oefening die al loopt bij de bediendefuncties en de technische functies om de regels aan te passen aan de actuele noden en verwachtingen. Dat past aan de ene kant binnen een al een paar jaar geplande en in een cao gegoten reorganisatie van onze technische diensten en aan de andere kant binnen een nieuw bericht voor de weddentrekkende functies.

De uitvoering van de aanbeveling om arbeidsovereenkomsten zorgvuldiger op te stellen, is momenteel zo goed als klaar. Arbeidsovereenkomsten werden aangepast, en dat is ook samen met onze juridische dienst bekeken. De sjablonen daarvoor zullen ook weer gestandaardiseerd zijn en slechts een beperkt aantal aanpassingen nodig hebben. Als die echt noodzakelijk zijn, worden ze mogelijk gemaakt. Ook daar is het de bedoeling dat het competence and contact center eigenaar zal zijn van deze sjablonen en zal waken over het correcte gebruik ervan.

De aanbeveling om de valorisatie van de voorgaande ervaring algemeen te regelen, maakt effectief deel uit van een vernieuwde verloningspolitiek die we op dit moment aan het bekijken zijn. Dat gebeurt overigens ook met externe ondersteuning. We laten ons daarbij ook adviseren door de – ook voor de rest van de Vlaamse overheid – welbekende Hay Group, die daar een bijzondere methodiek voor heeft. We nemen hier ook ineens de mogelijkheid mee om eventueel buitenlandse diploma's en ervaringen uit het buitenland mee op te nemen in de valorisatie van voorgaande ervaringen.

Wat betreft de aanbeveling van het Rekenhof in verband met de toepasselijkheid van het APKB: dat is iets dat wij momenteel ook juridisch laten onderzoeken, maar dat is een bevoegdheid die buiten die van De Lijn zelf valt. Als de decreetgever de algemene contractuele tewerkstelling bij De Lijn in overeenstemming moet brengen met het APKB, dan zal het effectief hier moeten gebeuren. Het is het prerogatief van het Vlaams Parlement om hier desgevallend en desgewenst over te beslissen.

Voor de uitzendarbeid moeten we de wettelijke voorwaarden en de cao's respecteren. Dit is uiteraard steeds de bedoeling geweest, en als er afwijkingen zijn, dan worden die aangepakt. Ik moet er wel op wijzen dat op dit ogenblik het insourcen van mensen die op interimbasis bij ons werken, niet wordt geholpen door de wervingsstop die er op dit ogenblik uiteraard is.

Wat het basisreglement betreft, is het toch nog nuttig om er even op te wijzen dat dit basisreglement, dat in 1992 is opgesteld, zelf ook het karakter heeft van een cao en nadien is aangevuld en bijgewerkt door latere cao's. Ik denk dat het een nuttige suggestie en aanbeveling van het Rekenhof is om eens te kijken of we die teksten niet kunnen consolideren, zodat we naar één geactualiseerde tekst gaan die voor iedereen duidelijk is.

Ik verwijs nog eens naar het nieuwe bericht voor bediendefuncties dat in opmaak is, en waar de voorrangsregeling voor het personeel van de eigen entiteit wordt geschrapt. Wat betreft de procedures voor hogere kader- en leidinggevende functies: die toelatings- en deelnemingsvoorwaarden liggen wel degelijk vast, maar ook hier is het een kwestie om ervoor te zorgen dat ze beter worden gedocumenteerd.

Tot zover onze commentaar op de aanbevelingen van het Rekenhof. Algemeen denk ik dat het ook hier zijn nut heeft als iemand af en toe van buitenaf eens komt kijken naar de praktijken die in de loop der jaren zijn opgebouwd om daar een nieuwe vorm van – laten we zeggen – hygiëne op toe te passen, en om dingen te consolideren en te uniformiseren. We zijn op dit moment volop aan het werken zowel aan de processen als aan de instrumenten die ons moeten toelaten die processen nog beter te gaan beheersen volgens de aanbevelingen van het Rekenhof.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat het bijzonder nuttig is dat het Rekenhof een onderzoek heeft gedaan naar het personeelsbeleid. Ik ben in mijn antwoord bijzonder kort geweest door mij aan te sluiten bij de aanbevelingen. Wie het rapport heeft gelezen, heeft ook gezien dat ik vanaf 2009 ook al een aantal audits heb gevraagd rond het personeelsbeleid. Ik denk dat, na het rapport van het Rekenhof, het ook zeer interessant was om ook de toelichting te horen van de heer Roger Kesteloot, zeker rond de statuten, de dingen die niet gelijk zijn en de acties die worden ondernomen. Dus ik hoop dat dit ook gewaardeerd wordt.

U zult dat zelf kunnen opvolgen. Nu we het rapport van het Rekenhof hebben, lijkt het mij opportuun om ook de opvolging van de aanbevelingen mee te rapporteren. Zo blijft het parlement ook op de hoogte van de acties. We hebben al een basis door het feit dat de heer Kesteloot een uitvoerige PowerPointpresentatie heeft toegelicht. Als het Rekenhof akkoord gaat met die manier van opbouwen, kunnen we ook op die manier de vervolgrapporteringen opvolgen.

De heer Jan Peumans: U weet dat de minister sowieso in de beleidsbrief aandacht moet besteden aan de aanbevelingen. Dat zijn we met de regering overeengekomen.

Minister Hilde Crevits: Inderdaad.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Ik heb hier inderdaad de conclusies, de aanbevelingen en de acties gezien. Een controle van buitenaf kan inderdaad soms eens goed zijn voor de hygiëne, maar als ik bepaalde conclusies lees, was die controle ook echt nodig.

Ik ga er vijf conclusies uit halen. Vijf zijn voor mij – en ik wik en weeg mijn woorden – te pijnlijk voor een bedrijf als De Lijn, te pijnlijk voor een extern verzelfstandigd agentschap dat zich moet houden aan de regels van publiek recht. Ik som ze even op.

Objectiviteit bij aanwerving is niet steeds gegarandeerd, het gelijkheidsbeginsel evenmin. Wat mij betreft kan dit tellen als conclusie. Objectiviteit en het gelijkheidsbeginsel binnen een publiek bedrijf worden dus niet gegarandeerd, en daar til ik als parlementslid ernstig aan. Ik ga het dadelijk hebben over de acties en de aanbevelingen.

Interne en externe kandidaten moeten niet altijd dezelfde procedure doorlopen. Als leek stel ik mij de vraag dat er toch wel ergens een draaiboek moet zijn hoe een procedure moet verlopen. Ik vind dit een heel ernstige conclusie.

Er is ook sprake van oppervlakkige controle van het vereiste diploma en eventuele ervaring. Blijkbaar kun je bij De Lijn dus frauderen met diploma's en ervaring. Dat lees ik in die conclusie. Ik stel het misschien heel zwart-wit, en de voorzitter zit bedenkelijk te kijken. Maar als ik zo'n conclusie van het Rekenhof lees waarin staat dat het vereiste diploma en de eventuele ervaring heel oppervlakkig worden gecontroleerd, dan wil dit zeggen dat het Rekenhof op zijn minst vermoeden of bewijs heeft gevonden dat er inbreuken waren op die ervaringsdeskundigheid en diplomavereisten. Anders denk ik niet dat die conclusie ontstaat.

Mijn eerste bijkomende vraag aan het Rekenhof is dus: over hoeveel gevallen gaat dit, en hoe ernstig zijn die gevallen?

De selectie voor eenzelfde functie kan door gebrek aan of onduidelijkheid van algemene regels ook sterk verschillen van entiteit tot entiteit. Blijkbaar is het ook niet hetzelfde waar je binnen De Lijn solliciteert: de ene entiteit heeft een andere selectieprocedure dan de andere entiteit.

De laatste aanbeveling vind ik heel belangrijk, want daar worden OCMW-raden voor vervangen – of misschien nu niet meer –, maar het probleem voor OCMW-raden is het genderbeleid. Het genderbeleid loopt bij De Lijn dus evenmin optimaal. Dat is natuurlijk heel vaag en heel ruim. Dat wil eigenlijk zeggen dat het genderbeleid niet altijd steeds correct wordt toegepast. Het genderprincipe moet worden toegepast, het staat uiteindelijk in de decreten, en als het binnen een bedrijf niet wordt toegepast, dan heb ik daar een probleem mee.

Ik rond af, voorzitter: de aanbevelingen zijn correct. Ik denk ook, mijnheer Kesteloot, dat de acties die u vandaag hebt geformuleerd ook correct zijn. Ik denk dat het heel duidelijk is, maar ik vind het niet terecht dat de acties en de aanbevelingen daarnet in een PowerPoint-presentatie op hetzelfde niveau werden gepresenteerd. We moeten in de conclusies van het Rekenhof een duidelijk onderscheid maken qua prioriteit en belangrijkheid van de conclusies. Men mag ze niet allemaal na elkaar opsommen, want het gaat soms over punten en komma's, en dat is inderdaad belangrijk voor de opkuis en het hygiënischer maken – zoals u dat daarnet mooi zei – binnen een bedrijf.

Maar hier zitten enkele zeer ernstige conclusies bij, en ik heb er daarnet vijf vernoemd waar ik bezorgd over ben. We moeten er absoluut meer aandacht aan besteden. Ik had heel eerlijk zelfs nooit gedacht dat dit bij een bedrijf als De Lijn aan de oppervlakte zou komen. Ik zou nooit vermoed hebben dat zaken zoals de objectiviteit, het gelijkheidsbeginsel van niet dezelfde procedure te moeten doorlopen, een probleem vormen binnen De Lijn. Ik wil geloven dat dit gebeurt in een klein bedrijfje, dat niet de expertise in huis heeft of onvoldoende personeel om dit te organiseren. De Lijn is echter een geolied en gestructureerd bedrijf. Ze heeft voldoende middelen om die diensten te garanderen en te organiseren. Dat zulke zaken daar aan de oppervlakte komen, vind ik zeer pijnlijk. Ik heb het rapport van het Rekenhof gelezen. Als lid van een commissie dat dit moet interpreteren, heb ik niet voldoende kennis over hoeveel voorbeelden het gaat en hoe zwaar die inbreuken zijn. Daarom wil ik de belangrijkste kennen. Als men het heeft over die diploma- en ervaringsvereisten, gaat dat dan over één inbreuk, of over meerdere inbreuken? Hoe zwaar zijn die inbreuken? Dat is me niet duidelijk. Als ik dit zo lees, lijkt dit me immers zeer ernstig.

Mijnheer Kesteloot, minister, mijn belangrijkste vraag is eigenlijk heel eenvoudig: hoe is dit ontstaan? Nu wordt er een actieplan naar voren geschoven, maar hoe zijn die inbreuken ontstaan op de door mij geformuleerde punten? En vooral, heeft dit misschien toch te maken met die vijf entiteiten? Ooit zijn die met een goede bedoeling opgericht, maar misschien zijn dat toch te veel eilanden geworden. Zijn die diverse entiteiten, doordat ze te veel hun eigen beleid konden voeren, toch niet veeleer verworpen tot eilanden, zeker als ik hoor dat bij bepaalde selectieprocedures een kandidaat bij de ene entiteit op een heel andere manier de selectie kan doorlopen dan bij een andere? Dat stond ook met zoveel woorden in het actieplan. U begrijpt waarom ik die vraag stel.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, geachte leden, ik zal niet heel mijn vraag voorlezen, want de elementen zijn grotendeels aangebracht door het Rekenhof. Ik ga even terug naar een parlementaire vraag die ik op 27 januari 2012 heb gesteld over het bevorderingsbeleid bij De Lijn. Mensen uit het bedrijf hadden me erop gewezen dat er een personeelsbeleid à la carte werd gevoerd, een arbitrair beleid waarbij de principes weinig transparant waren. Ik heb daar dan heel wat specifieke vragen over gesteld. Minister, u hebt me daarop toen het volgende geantwoord: “De toegang en promotie tot weddetrekkende functies zijn geregeld via een paritair afgesproken procedure. Deze procedure legt alle modaliteiten vast, waaronder de toelatingsvoorwaarden, de proeven, de geldigheidsduur van de resultaten, ... De Lijn meldt mij dat deze procedure steeds wordt toegepast.”

Wat ik nu vraag, strookt eigenlijk helemaal met de bevindingen van het Rekenhof. Het is niet zo dat ik iets uit mijn mouw heb geschud. Het Rekenhof bevestigt eigenlijk een aantal elementen die ik heb aangedragen in mijn parlementaire vraag. Daar kan men toch minstens de wenkbrauwen bij fronsen. Dan gaat het over het voeren van een aanwervingsbeleid, maar ook over het bevorderingsbeleid. U hebt me gezegd dat de procedures correct worden toegepast.

Nu ben ik niet het type dat naar de media loopt, dat verklaringen aflegt. We hebben daar net een staaltje van gekregen, toen het ging over de Liefkenshoektunnel. Ik stel vragen, ik respecteer antwoorden, maar wat dit betreft, voel ik me eigenlijk bij de neus genomen. Dit is

niet correct. Nu weet ik wel dat we in een sorrydemocratie leven, waarbij men zich verontschuldigt voor het gebeurde en stelt dat men het niet meer zal doen, maar dit is wel gebeurd. Eigenlijk heb ik dus nooit correcte antwoorden gekregen op die schriftelijke vraag. Ik hoop dus dat ik die antwoorden wél zal krijgen. Ik zal die vraag opnieuw indienen, want ik til daar eigenlijk zwaar aan. Men heeft me niet correct geïnformeerd.

Mijnheer Kesteloot, ik heb heel specifieke vragen gesteld omdat ik op een bepaald moment van binnenin signalen kreeg van mensen, die me zeiden dat er op dat vlak arbitraire en vreemde zaken gebeuren, à la carte. Dat maakt blijkbaar deel uit van de bedrijfscultuur. Voor sommigen roept dat dan ook geen vragen op. Als men echter parlementaire vragen beantwoordt met de verklaring dat de procedures correct worden toegepast, dan is dat niet correct. Dat is zelfs leugenachtig. Ik besef het gewicht van een dergelijke uitdrukking. Dat is een beschuldiging, maar ik handhaaf die, omdat ik me in dezen niet correct behandeld voel. Bij uitbreiding is dat ook niet correct ten opzichte van het parlement.

Ik zal de tekst van mijn vraag niet opnieuw helemaal voorlezen, maar ik raad toch iedereen aan die schriftelijke vraag van 27 januari 2012 eens op te zoeken.

Ik kom tot mijn vragen. Mijn laatste vraag valt weg, want die is eigenlijk beantwoord.

Minister, hoe kunnen deze conclusies van het Rekenhof sporen met de antwoorden op parlementaire vragen waarin werd gesteld dat alles correct liep? Het gaat hier niet over detailfouten. Ik besef ook dat men soms, door tijdsnood of omwille van de performantie, ook al eens kort door de bocht moet kunnen gaan. Dit heeft echter eigenlijk te maken met een bedrijfscultuur. Anders zou het Rekenhof niet met dergelijke bevindingen komen. De Lijn, en dan kijk ik naar de voorzitter, is ondertussen een autonoom Vlaams vervoersbedrijf, sinds begin jaren 90. Het is ook niet zo dat dit bedrijf sinds eergisteren op eigen benen staat. Het heeft ondertussen alle kansen en alle tijd gehad om ook op het vlak van human resources de zaken te stroomlijnen.

Minister, De Lijn belooft nu aanpassingen, maar in welke mate is er zekerheid dat dit correct zal gebeuren? Zullen alle personeelsdossiers bij De Lijn nu worden doorgenomen, met daaropvolgend eventueel de nodige rechtzettingen? Indien dat het geval is, welke zekerheid is er dat dit dan wél correct zal verlopen? Vindt u de huidige regels van het personeelsbeleid van De Lijn te strikt om te komen tot een performant personeelsbeleid? Moet er iets aan die regels worden gedaan, als een van de elementen om de zaken objectiever, meer gestroomlijnd en transparanter te doen verlopen op het vlak van human resources?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, geachte leden, ook ik word heel emotioneel bij dit dossier. Dit is niet enkel nuttig, het is ook broodnodig. Minister, ik wil dan ook het Rekenhof bedanken omdat het me met dit rapport eigenlijk gelijk geeft. In het verleden heb ik ook diverse vragen gesteld over het personeelsbeleid van De Lijn, over de ongelijke behandeling van personeel bij aanwerving en selectie. Ik wil ook verwijzen naar een vraag van mij over de Lijncontroleurs. Ik heb toen gesteld dat in de Antwerpse entiteit de voormalige plaatsbewijzencontroleurs geen Lijncontroleur konden worden, tenzij via een zwaar examen, terwijl in de entiteit Gent dat examen niet hoefde en de plaatsbewijzencontroleurs wel Lijncontroleurs konden worden. Dit betekent dat de plaatsbewijzencontroleurs van Antwerpen 400 euro minder verdienden dan hun collega's uit Gent. Ik vind dat echt wel een ongelijke behandeling. Minister, dit leidt tot wrevel.

In een andere vraag stelde ik dat men bij examens niet gelijk wordt behandeld. De Lijn deelde mee dat de lat steeds gelijk wordt gelegd. Vandaag blijkt eens te meer dat De Lijn niet eerlijk antwoordt op onze vragen. De antwoorden zijn niet correct, en dat stoort me ook. Ook ik wil het woord 'leugenachtig' in de mond nemen. Ik vind het echt bijzonder beschamend dat onze vragen niet eerlijk worden beantwoord. Minister, ik begrijp dat een dergelijk beleid heel vervelend is voor u, want u antwoordt op vragen van ons en u krijgt de informatie van De

Lijn. Ik vind dat echt niet kunnen. Een dergelijk beleid heeft ertoe geleid dat er in het verleden al veel stakingen zijn geweest, door ongenoegen bij het personeel. Dat heeft dan weer ongetwijfeld tot economische schade geleid, maar ook tot veel ongenoegen bij de reizigers, die toch dagelijks gebruik moeten maken van De Lijn om naar hun werk te kunnen.

Mijnheer Kesteloot, soms denk ik dat het maar goed is dat er een Rekenhof bestaat, dat u wijst op de onvolkomenheden binnen uw bedrijf. Ik vind het echt bijzonder erg dat men me telkens heeft voorgelogen. Voorzitter, sorry dat ik dat woord gebruik. Dat is niet mijn gewoonte. Dit rapport bevestigt echter dat ik hier geen onjuistheden heb gezegd. Hetzelfde geldt voor het dossier van de open en de gesloten controle, dat hier enkele weken geleden is besproken. Te gepasten tijde zal waarschijnlijk ook nog wel blijken dat ik ook in die kwestie geen leugens heb verteld.

Het rapport van het Rekenhof is dus vernietigend voor het personeelsbeleid van De Lijn. Het toont nu echt zwart op wit aan dat De Lijn, die sinds 2004 een reorganisatie doorvoert, er na bijna tien jaar nog niet in is geslaagd tot een deugdelijk aanwervingsbeleid te komen. Op de eerste plaats voldoet De Lijn nog steeds niet aan de procedures die de Vlaamse Regering uittekende voor het raamstatuut voor het personeel.

Daarnaast blijkt inderdaad dat qua aanwervingen en selecties elke entiteit er een eigen beleid op nahoudt. Tevens stelt het Rekenhof schendingen van het gelijkheidsbeginsel vast bij de behandeling van een interne kandidaat tegenover een externe. Daarnaast stelt het Rekenhof vast dat De Lijn de regelgeving met betrekking tot werving en selectie negeert. Ik vind die opmerkingen bijzonder bezwarend. Er kunnen heel veel juridische discussies worden gevoerd, maar dat vind ik voer voor experts. Minister, dit dossier ergert me zeer.

Kunt u me meedelen of u de voorbije jaren De Lijn attent hebt gemaakt op het niet naleven van de door de Vlaamse Regering voorgestelde procedures? Waarom blijft De Lijn zo halsstarrig vasthouden aan haar organogram? Daarover hebben we het ook nog niet uitgebreid gehad. Ik vergelijk het soms met de eenmaking van de politiezones. Elke gemeente had zijn eigen organogram, van hoofdinspecteur tot gewoon agent. Toen de politiezones werden gevormd, waren er in veel zones veel te veel hoge functies, waardoor er eigenlijk nog maar weinig agenten echt de straat op wilden gaan. Bij De Lijn is het net zo: men heeft er te veel directeurs. Als men diverse entiteiten met heel veel directeurs samenbrengt, en men moet daar één orgaan van maken, dan zit men met een kader dat totaal niet meer klopt. Het probleem is dat De Lijn vasthoudt aan een organogram omdat iedereen zijn postje, zijn hoge functie wil behouden.

Heeft de Vlaamse Regering ooit opmerkingen gemaakt over het personeelsbeleid van De Lijn, over het ontbreken van duidelijke wervingsprocedures en het ontbreken van een gecoördineerde versie van de cao? Hoe verklaart u dat het personeelsbeleid met betrekking tot aanwervingen en selecties in elke entiteit verschillend werd aangepakt? We weten allemaal wel dat dit in het verleden zo was, maar er was tijd genoeg om een degelijke hervorming uit te voeren. Als men zoveel jaren nodig heeft om van die diverse entiteiten één belangrijk orgaan te maken, waarbij wordt gezegd hoe dat moet worden geregeld, dan kan ik me niet van de indruk ontdoen dat er iets scheelt bij de directie.

Minister, werden er in het verleden klachten ingediend wegens een schending van het gelijkheidsbeginsel door De Lijn bij de aanwerving? Zijn er personeelsleden die het hebben aangedurfd om een klacht in te dienen? Dat is immers niet zo eenvoudig: men zou daardoor wel eens zijn baan kunnen verliezen. Veel mensen durven dat niet aan. Ik heb hier een e-mail van een personeelslid dat me vraagt zijn naam niet te vernoemen, aangezien hij echt bang is voor zijn baan, maar die stelt dat wat hij zegt, werkelijk is gebeurd.

In welke mate zult u actief het personeelsbeleid van De Lijn opvolgen, teneinde deze vervoersmaatschappij, die toch een monopolie heeft op het openbaarvervoersbeleid, een personeelsbeleid te laten voeren dat in overeenstemming is met de opgelegde voorwaarden?

Ik vind uw antwoord op heel dit rapport van het Rekenhof inderdaad bijzonder kort, maar ik begrijp de moeilijke situatie waarin u zich bevindt. Het lijkt me goed dat u dit rapport nog eens onder vier ogen bespreekt met De Lijn.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, mijn betoog zal heel kort zijn, want de drie vraagstellers hebben al een aantal pertinente vragen gesteld. Het is goed dat er een doorlichting door het Rekenhof is gebeurd. Ik wil ook aan het Rekenhof vragen of het zelf het initiatief heeft genomen voor deze audit, dan wel of het van buitenaf tips heeft gekregen waaruit bleek dat het nodig was die uit te voeren. Hebt u ook andere ervaringen met dergelijke audits met betrekking tot het personeelsbeheer in andere entiteiten van de Vlaamse Gemeenschap, extern verzelfstandigde agentschappen, intern verzelfstandigde agentschappen en zo?

Voor mij is een van de belangrijkste bedenkingen van het Rekenhof dat er zeer grote verschillen zijn tussen de entiteiten. Dat vond ik opvallend. We moeten meer doen dan dit bekijken. Daar moet werk van worden gemaakt. De Lijn is een groot bedrijf. Of iemand nu solliciteert in Gent, Leuven of Hasselt, het lijkt me logisch dat die aan dezelfde voorwaarden moet voldoen. Dat is ook belangrijk.

Ik vind het een goede suggestie van de minister om dit toe te voegen aan de evaluatie van de beheersovereenkomst.

Ik heb nog één puntje dat nauwelijks kritiek te noemen is. Het Rekenhof stelt op een bepaald moment dat streefcijfers niet in de beheersovereenkomst zijn opgenomen. Dat is natuurlijk zo, maar dat is evengoed de schuld van het parlement. Wij hebben die streefcijfers ook niet in de beheersovereenkomst laten opnemen. Laat het ons misschien houden bij een veronachtzaming. In die zin vind ik het een goed voorstel van de minister om dit vanaf nu mee te nemen in de jaarlijkse evaluatie van de beheersovereenkomst. Ik hoop dat het Rekenhof zich ook kan vinden in de aanbevelingen die dan kunnen worden meegenomen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, ik wil het Rekenhof en de heer Kesteloot danken voor de uiteenzettingen. Ik heb dat document thuis rustig doorgenomen. Als je het de eerste maal leest, dan heb je de indruk: oei, wat loopt er allemaal fout bij De Lijn. Na de uiteenzetting van de heer Kesteloot te hebben gehoord, denk ik dat het belangrijk is dat duidelijk aanzetten zijn gegeven tot verbeterpunten en dat er tot nu toe ook al heel wat elementen uit de aanbevelingen van het Rekenhof werden opgepikt door De Lijn. Het is belangrijk dat we de nuances leggen en dat het niet allemaal slecht is wat hier is verkondigd.

Zeer belangrijk vind ik dat de opvolging van de aanbevelingen en de acties die De Lijn gaat nemen via de rapportering van de beheersovereenkomst aan ons worden doorgespeeld. Hoe gaan jullie binnen De Lijn het interne controlesysteem aanpassen naar aanleiding van die aanbevelingen? Welke stappen gaan jullie zetten? In het verleden zijn die problemen blijkbaar niet opgemerkt. Hoe gaan jullie via het interne controlesysteem die problemen kunnen vermijden? Hoe wordt dat intern opgevolgd en gerapporteerd?

Twee belangrijke elementen zijn al door de voorgaande sprekers aangehaald. Eerst is er het feit dat er een grote verscheidenheid is in de werking van de verschillende entiteiten. Als ik zoiets hoor, gaat bij mij altijd een belletje rinkelen: werken we wel efficiënt genoeg? Ik heb die opmerking in het verleden ook al gemaakt. Er zijn vijf entiteiten, vijf personeelsdiensten, vijf directeurs enzovoort. Er is een heel ambtenarenapparaat. Zelfs de voorzitter was in het verleden nog een van de mensen van De Lijn. Een heel belangrijke vraag gaat over die vijf entiteiten. U zegt dat u naar één competentiecentrum gaat. Wat zal dat in de praktijk betekenen? Als ik de analyse maak, zeg ik: breng alles samen in één dienst, niet alleen werving en selectie maar ook de rest van het personeelsbeheer, en voer dat centraal uit. Ik lees hier alleen maar dat men meer centraal gaat aansturen via een competence center. Wat

zal dat in de praktijk betekenen ten aanzien van efficiëntiewinst en vermindering van het aantal mensen die die jobs van de verschillende entiteiten gaan uitvoeren?

Een tweede element, ook een aanbeveling van het Rekenhof, is de opmerking dat de selectieve wervingsstop sinds 2010 nog niet heeft geleid tot schrappingen in het personeelsplan. De heer Kesteloot heeft aangehaald dat er nog geen rekening is gehouden met de personeelsbesparingen van 2012. Ik volg die cijfers ook op. In 2010 en 2011 was er inderdaad nog geen daling in het personeelsbestand, maar in 2012 wel. De doelstelling van de Vlaamse Regering is om naar een vermindering van 6 procent van het personeelsbestand te gaan. Hoe ziet de evolutie naar 2014 eruit? U zegt dat u in 2012 wel stappen hebt gezet, maar wordt dat ook verder uitgerold naar 2014? Hoe wordt dat verder opgevolgd? Welke stappen worden daartoe ondernomen?

Mijn conclusie is dat het Rekenhof een heel belangrijke analyse heeft gemaakt met heel belangrijke aanbevelingen. Men kan zich daar de vraag bij stellen hoe het komt dat dat in het verleden allemaal niet werd opgemerkt. De heer Kesteloot heeft al de toelichting gegeven over het mentaliteitsverschil tussen de verschillende entiteiten en hoe dat historisch gegroeid is. Ze werkten zeer autonoom en men gaat steeds meer gestructureerd werken. Ik hoop dat dit verslag van het Rekenhof de aanzet zal zijn om dergelijke rapporten in de toekomst te vermijden.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, collega's, het rapport van het Rekenhof was voor mij een van de eerste rapporten die ik te lezen kreeg als nieuw parlementslid. Ik moet eerlijk zeggen dat ik wel wat geschrokken was toen ik het las. Ik vond het een zeer omstandig en zeer duidelijk rapport. Er staan een aantal tekortkomingen in waarbij ik bedenkingen had hoe dergelijke praktijken konden bij De Lijn.

Ik wil de heer Kesteloot wel een hart onder de riem steken. De presentatie die hij vandaag heeft gegeven, geeft aan dat hij naar een lerende organisatie wilt gaan. Mijnheer Kesteloot, u hebt vandaag een eerste stap gezet door onmiddellijk te remediëren waar u dat kunt. Ik wil de beide partijen bedanken.

Ik heb nog een punctuele vraag. Uit eerdere vragen van parlementsliden die ik heb opgezocht en uit eerdere beleidsbeslissingen van de Vlaamse Regering maak ik op dat er inderdaad een besparing is geweest bij De Lijn. In het rapport van het Rekenhof staat dat u voor bepaalde onderdelen van de selectie die u uitbesteedt, nogal een stevig bedrag gebruikt, namelijk 950.000 euro. Er werd opgemerkt om in de toekomst te bekijken of u bepaalde onderdelen van de selectie die u nu uitbesteedt, niet intern kunt opvangen. Ik heb daarbij de bedenking of dat geen interessante oefening is, zeker gezien het grote bedrag dat u jaarlijks uitgeeft.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik heb een vraagje over de timing van een dergelijk rapport van het Rekenhof. Op 28 augustus was het voorontwerp van het verslag al klaar. Dat moet dan nog eens naar de minister en allicht naar De Lijn. Uiteindelijk zijn we meer dan een half jaar verder vooraleer het hier wordt besproken. Ik wil de mensen van het Rekenhof vragen of het de gewoonte is dat er zoveel tijd verloopt tussen het voorontwerp en het moment dat het hier wordt ingediend.

De directie personeel van De Lijn zou eind juni 2012 187 personeelsleden tellen. Als dat klopt, is dat zeer veel volk om zo'n pover resultaat te hebben in de analyse van het Rekenhof. Ik was ook wel geschrokken. Ik heb al meerdere rapporten van het Rekenhof gelezen, maar dit rapport was toch wel een catalogus van allerlei dingetjes die om een of andere reden fout liepen en waarvan je meteen wel zag dat de voorgeschiedenis zeker wel een rol speelt. Voor de mensen die De Lijn al wat langer volgen, was dat meteen duidelijk, maar het zou toch eigenlijk niet meer mogen. Ik ben dan ook zeer tevreden met de antwoorden van De Lijn.

Ik ben blij dat het rapport van het Rekenhof er gekomen is. Ik denk dat die selectie er nu net is gekomen omwille van parlementaire vragen. De collega's zijn een beetje misnoegd. Collega Van den Eynde en collega Keulen zeggen: we stellen vragen en we krijgen antwoorden die niet helemaal blijken te kloppen. Misschien net omdat hier vragen zijn gesteld, meent het Rekenhof daar eens op door te moeten gaan. Ik denk dat uw vragen er niet voor niets zijn geweest. Mevrouw Van den Eynde, u was zeer emotioneel, maar ik denk dat dat echt niet nodig is. Ik vind het zeer goed dat u die vragen hebt gesteld en dat u die ongelijke behandeling hebt aangekaart. Misschien hebt u daar geen volledig antwoord op gekregen, maar dat is misschien net de reden waarom het Rekenhof verder gaat. Ik weet dat ze onze parlementaire activiteiten in elk geval zeer nauw opvolgen en daar vaak hun onderzoeken op baseren. Misschien was dat hier niet het geval.

Ongelijke behandeling van de entiteiten kan in elk geval niet. We hadden ook al van die berichten gekregen: in Antwerpen zus en in Oost-Vlaanderen zo. Verschillende parlementsleden vangen zulke berichten op, en we weten niet altijd hoe we daarmee moeten omgaan. We kunnen wel eens een vraag stellen. Maar het is goed dat het nu echt is blootgelegd.

Ik vond de antwoorden van de heer Kesteloot heel goed in die zin dat ik nu nog maar heel weinig vragen heb. Ik wil nog een vraagje stellen over de audits. Er zijn verschillende audits geweest vanaf 2008. Ik las ergens "om tegemoet te komen aan een aantal aanbevelingen van de interne audit, startte De Lijn zogenaamde STEHR-projecten" (Software Toepassing voor Eén Humanresourcesmanagement). Dat is de vernieuwing van de loonadministratie-unit. De STEHR liep nog tijdens het onderzoek van het Rekenhof. Uiteindelijk werd maar een van de achttien aanbevelingen gerealiseerd.

Het nieuwe loon- en personeelsbeheersysteem moet operationeel zijn in 2015. U knikt. Tussen de eerste audit in 2008 en het ophalen van de punten zit zeven jaar. Wat is de timing van al uw oplossingen, mijnheer de directeur-generaal? Ik weet dat de vakbonden er nog tussen zitten. Ik weet dat we misschien zelfs een decreet moeten goedkeuren.

Eén zaak was wat minder goed onderbouwd in het rapport van het Rekenhof, namelijk dat u nu eenmaal een eigen rechtspositieregeling hebt, dat is decretaal bepaald. Dat kwam onvoldoende tot uiting. Misschien moeten wij daar onze verantwoordelijkheid nemen. Ik kan daar uiteraard niet alleen over beslissen.

Klopt de timing van 2015 nog? Of gaat u dat trachten te versnellen?

Het gaat niet alleen om de ongelijke behandeling van mensen die komen solliciteren. Het heeft ook geld gekost. Het voorbeeld van de psychologische proeven voor chauffeurs is bij mij blijven hangen. Sinds 1998 doet De Lijn hiervoor een beroep op dezelfde firma. Dan is er één entiteit die vanaf 2005-2007 toch offertes vraagt. Daar kwam dan toch een firma uit die de psychologische proeven veel goedkoper kan doen. De andere entiteiten blijven echter gewoon verder werken met de firma van 1998. Dat heeft ons dus geld gekost. Ik durf niet te vragen hoeveel, als ik de algemene cijfers van het wervingsbeleid hoor. We moeten er geen doekjes om winden: het is duur. Dat is toch een beetje jammer. Ik vraag me echt af of die verschillende personeelsdirecteurs dan niet met elkaar spreken. Dat verwondert me toch.

Werden en worden de vacatures systematisch gemeld aan de VDAB? Dat is toch het minste wat we kunnen doen? We moeten toch via onze eigen VDAB werken?

De heer Jan Peumans: Mevrouw Jans heeft naar mij verwezen. Ik moet dus wel reageren.

Ik heb het ontstaan van De Lijn van op de eerste rij meegemaakt. Ik was toen adjunct-kabinetschef van toenmalig minister Sauwens. Dat waren toen nog de buurtspoorwegen. Dat was een centraal geleide, stalinistische, bijna communistische organisatie. Als je een pen nodig had, moest die van het centraal bestuur komen in de Wetenschapsstraat in Brussel. Het verkrijgen van een pen duurde gemiddeld zes maanden. Ik kan u daar heel straffe verhalen over vertellen.

Er waren daarnaast twee autonome stadsmaatschappijen: de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Antwerpen (MIVA) en de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Gent (MIVG). Mijnheer de Kort, die eerste kent u wel. De drie culturen werden samengevoegd tot De Lijn. Daarbij werd een heroïsch gevecht geleverd om autonomie te geven aan de entiteiten. Dat werd het uitgangspunt van het model. De entiteiten kregen marketing, exploitatie en personeelbeleid van de chauffeurs en de technici. Er was nog een vierde domein, maar dat schiet me nu niet te binnen. De centrale dienst behield de rest.

U hebt een punt, er is altijd een enorme strijd geweest tussen de centrale en de entiteiten. Ik heb indertijd de invoering van de Buzzy Pazz gedaan en de gratis kaarten voor de 65-plussers. Dat deed ik in opdracht van de minister, ik was daar tegen. Nu kan ik dat zeggen.

Sommige entiteiten ondernamen allerlei afwijkende dingen. Die pasten niet in het globale plaatje. Eigenlijk zou iemand, een student, dat eens moeten onderzoeken: de betekenis van die decentralisatie. Een bedrijf met 9000 werknemers centraal leiden is natuurlijk onmogelijk. De toenmalige directeur-generaal, de laatste dus, van de buurtspoorwegen wilde dat helemaal centraal blijven aansturen. Dat is een enorm gevecht geweest. Hoe meer discipelen hij onder zich had, hoe groter hij werd. Dat straalde op hem af.

Dat heeft een rol gespeeld. Dat is terug te voeren op wat nu voorligt. Het onderzoek is pas gestart vanaf 2004 en toen was ik daar weg. Ik ben onschuldig.

Het zou interessant zijn om te weten welke negatieve en positieve gevolgen de decentralisatie gehad heeft door de ontwikkeling van De Lijn. Mocht u een student overheidsmanagement kennen die een interessante masterproef wil maken, dit is een boeiend onderwerp. Daar kan iemand zelfs mee doctoreren, mijnheer Reekmans.

De voorzitter: De heer De Brabandere heeft het woord.

De heer Adri De Brabandere: Ik begin met de controle van diploma's en voorgaande diensten. Gevallen van fraude hebben we niet ontdekt. Er is wel onvoldoende controle op die stukken. Eén entiteit vraagt nooit een diploma of een afschrift ervan. Andere doen het wel. Voor kaderleden, afdelingshoofden en directeurs worden heel weinig diploma's opgevraagd. In hun dossiers vinden we weinig diploma's terug, net als attesten van voorgaande diensten. Men vertrouwt op het cv en wat de kandidaat zelf meedeelt. Voor ons is dat een tekortkoming. Of daar fraude achter zit, kan ik niet zeggen, dat hebben we niet ontdekt.

Dat geldt ook voor willekeur bij de wervingen. Er is onvoldoende garantie van objectiviteit en gelijke behandeling. Dat maken we op uit het tekort aan documentatie van de werving, zowel van de procedure als van de motivering. Uit de dossiers kunnen we niet afleiden waarom precies voor die of die kandidaat werd gekozen. Dat wil niet zeggen dat er geen gronden waren om voor die kandidaat te kiezen, alleen zijn die gronden niet zichtbaar. Eigenlijk moet de eigen organisatie ook in staat zijn om te zien of de keuze objectief was.

Het is heel moeilijk om onze opmerkingen af te wegen ten opzichte van elkaar. Wat zijn de belangrijkste punten van kritiek? De ongelijke behandeling in de verschillende entiteiten vinden we toch wel belangrijk. In het rapport geven we daar heel duidelijke voorbeelden van: welke proeven worden er in die entiteit afgenomen en welke in die andere entiteit? Dan zien we dat die verschillend zijn, terwijl de basisreglementering dezelfde is. Zo worden de kennisproeven voor externen niet altijd afgenomen, terwijl het resultaat daarvan toch een element is om de rangschikking op te maken. Dat zijn toch wel storende bevindingen.

Er waren vragen over de toepassing van het APKB of het algemeen principebesluit. Het KB is volgens ons van toepassing. Er wordt trouwens in het verslag aan de Koning verwezen naar de situatie van De Lijn. Die wordt als voorbeeld aangehaald van een entiteit die uitsluitend met contractuelen zou kunnen werken. Daarin moet dan in het oprichtingsdecreet worden voorzien. In het oprichtingsdecreet van De Lijn werd de uitsluitend contractuele aanwerving niet opgenomen. Dat is volgens ons dus een mankement.

Ik ben blij dat er teruggekomen wordt op de uitbesteding van de procedure door de regionale entiteiten. Het gaat toch om een bedrag van bijna 1 miljoen euro. Er zijn geen documenten die aantonen dat het afgewogen beslissingen zijn en dat de wetgeving op de overheidsopdrachten werd nageleefd. Ook de samenspraak met de centrale dienst is eigenlijk wat afwezig.

Het voorbeeld werd aangehaald van de externe consultant bij Jobpunt Vlaanderen. Daar hebben we geen problemen mee, we vinden het juist goed om er via Jobpunt Vlaanderen externen bij te halen.

Er werden een aantal vragen gesteld over onze eigen werking. Zo werd gevraagd van wie het initiatief is gekomen om dit onderzoek te doen. Personeelsonderzoeken zijn een beetje apart binnen het Rekenhof. Normaal gezien doen wij aan monitoring en risicoanalyse en hanteren we een vijftal criteria om tot een thema te komen, waaronder de interesse van het parlement. We kijken dus inderdaad naar de vragen die al in het parlement gesteld werden om een thema af te bakenen.

Bij de personeelsaudits doen we dat minder. Of we het zullen volhouden of niet, weet ik niet, maar we hebben tot nu toe een strategie op lange termijn gevolgd om zeker alle grote entiteiten aan bod te laten komen voor een personeelsaudit. Zoals ik bij mijn inleiding gezegd heb, gaat het meestal over een breed opgezet onderzoek. Zo zijn de VDAB en Kind en Gezin al aan bod gekomen.

Bij deze audit hebben we ons toegespitst op werving en selectie omdat we echt het principe van 'single audit' wilden laten spelen. We zijn ook te rade gegaan bij IAVA en we hebben gekeken naar de interneauditdienst van De Lijn zelf. Qua organisatiebeheersing scoort De Lijn trouwens vrij goed. We hadden dus argumenten om onze audit te beperken tot het domein dat nog niet afgedekt werd door andere audits. Zo kwamen we terecht bij werving en selectie. We hebben dus geen tips gekregen van buitenaf om dit onderzoek te doen.

We hebben andere audits gedaan met gelijkaardige ervaring. Zo ging een van de vorige audits over de VDAB. Interessant daarbij is dat er een gelijkaardig probleem speelt rond decentralisatie. Dat is ook een vrij grote instelling. Met het gedocumenteerd zijn van beslissingen over werving en selectie worstelde ook de VDAB. Het is geen probleem dat zich alleen bij De Lijn voordoet.

Het zou interessant zijn om de vergelijking te maken met de VDAB. Hoe gaat de VDAB om met de decentralisatie, ook in het personeelsbeleid? We zien bij de VDAB juist een tendens naar meer centrale aansturing van een aantal personeelsbeslissingen. Ook in de presentatie van de heer Kesteloot zien we dat er nu toch ook meer in de richting van een centrale aansturing wordt gewerkt.

De doorlooptijd van onze audits vormt een moeilijk punt. Zoals werd opgemerkt, was onze audit al afgerond in augustus 2012. Toen begon de tegensprekelijke procedure. Eerst wordt het voorontwerp van verslag voorgelegd aan de geauditeerde, dan wordt de reactie verwerkt in een ontwerp van verslag dat naar de minister gaat. De Lijn heeft wel werk willen maken van het antwoord en heeft daarom uitstel gevraagd om een antwoord te schrijven. Normaal moet dat binnen de maand gebeuren, maar nu was de termijn langer. Ik meen dat het bij de minister ook langer dan een maand heeft geduurd eer we een antwoord hebben gekregen.

De tegensprekelijke procedure duurt altijd vrij lang. Of daar iets aan te verhelpen valt, weet ik niet. We zouden ze kunnen inkorten, maar we vinden het toch belangrijk dat onze bevindingen en opmerkingen gedragen worden, of toch tegengesproken kunnen worden door de geauditeerden en de minister.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot: Voorzitter, ik zou in ieder geval eerst het Rekenhof willen bedanken voor de heel nuttige en blijkbaar ook noodzakelijke aanvullingen die werden

gegeven. Ik laat uiteraard de kwalificaties van de beoordeling door verschillende vraagstellers voor hun rekening, maar ik meen dat het een toch wel belangrijke aanvulling was vanwege het Rekenhof. Ik noem het zelfs geen nuanceverschil, maar een fundamenteel verschil. Ik heb het over het verschil tussen het erover spreken dat dingen niet gegarandeerd zijn en het vaststellen van ongelijke behandeling, van fraude of van arbitraire aanwervingen en selecties.

Ik heb er inderdaad samen met de collega's van het personeelsbeleid de nodige tijd voor genomen om heel gedetailleerd met de aanbevelingen uit het rapport van het Rekenhof om te gaan. Ik heb inderdaad vastgesteld dat er sprake is van te weinig documentatie, van te weinig eenvormige procedures, van te weinig garanties op objectiviteit en van te weinig garanties op de juistheid van wat mensen in hun curriculum vitae zetten. Ik ben heel blij dat het Rekenhof hier nu zelf de aanvulling geeft dat er in geen enkel geval fraude werd vastgesteld. Dat is een toch wel belangrijke aanvulling op de vragen die werden gesteld. Ik herhaal dat ik de kwalificaties die zonet ik heb gehoord, voor rekening van de vraagstellers zelf laat.

Het Rekenhof wees in het begin op de risicoanalyse. Er zijn verschillende audits gebeurd bij andere onderdelen van het personeelsbeleid. Werving en selectie vormen uiteraard maar één onderdeel van het personeelsbeleid. Ook daar zijn een aantal resultaten en aanbevelingen uit voortgekomen.

Ik wil er ook op wijzen – het Rekenhof heeft dat ook gemeld – dat we op dit moment en onafhankelijk van de audit die door het Rekenhof is gepland en uitgevoerd, in het kader van een oefening voor de volledige Vlaamse administratie, een risicoanalyse uitvoeren op het niveau van alle operationele processen van het personeelsbeleid, dus niet alleen voor werving en selectie. Ook de Interne Audit van de Vlaamse Administratie werd daarbij betrokken, net als het Instituut van Bedrijfsrevisoren in het kader van het zogenaamde 'single audit'-principe.

Ik bekijk de vragen wat meer in detail.

Als er sprake is van te weinig garanties voor objectiviteit en voor het toepassen van het gelijkheidsbeginsel, verwijs ik naar wat ik daarnet heb gezegd. Daaraan zijn een aantal acties gekoppeld.

Er werd opgemerkt dat er niet altijd dezelfde procedure is intern en extern. Ook daarover werden een aantal terechte opmerkingen gemaakt. Ze kunnen ertoe leiden dat we de procedure moeten herzien. We moeten het echter ook van de andere kant bekijken, want die is ook niet onlogisch. Het betreft trouwens ook weer een gevolg van de paritaire afspraken met de vakorganisaties. Ik ga ervan uit dat we van iemand die er al vijftien jaar werkt, niet opnieuw het curriculum vitae moeten opvragen om te zien of hij voldoet aan een aantal voorwaarden. Er zijn een aantal stappen in de procedure die perfect aanvaardbaar zijn qua verschil in aanpak tussen internen en externen. Dat neemt niet weg dat we bij een aantal andere elementen absoluut kunnen overgaan op gelijkgeschakeling.

De voorzitter van de commissie heeft al gewezen op een aantal achtergronden die te maken hebben met de verschillen tussen de entiteiten. Het is zo gegroeid, want in het oprichtings-decreet stonden de bevoegdheden van de entiteitsdirecteuren en directies punt per punt – en het waren er een twintigtal – opgesomd. Dat is veranderd sinds Beter Bestuurlijk Beleid.

Om maar te wijzen op wat die verschillen mee kan bestendigen, wil ik zeggen dat er bij De Lijn zes ondernemingsraden bestaan. Wij hebben niet één ondernemingsraad voor het hele overheidsbedrijf. Wij hebben zes ondernemingsraden: één ondernemingsraad per regionale entiteit en een aparte ondernemingsraad voor de centrale diensten in Mechelen. Een of twee keer per jaar worden ze samengebracht in één algemene ondernemingsraad. Dat betekent dat een aantal van de onderdelen die te maken hebben met het personeelsbeleid in die zes ondernemingsraden moeten worden bediscussieerd en beklonken. Bijvoorbeeld elk van die zes ondernemingsraden moet advies verstrekken over de organogrammen vooraleer ze naar de raad van bestuur gaan. Dat is een van de elementen om een beeld te geven van hoe De Lijn werkt op dit ogenblik.

Ondanks het feit dat wij een enkele juridische entiteit zijn – in tegenstelling tot onze Waalse tegenhanger, die uit vijf juridische entiteiten bestaat –, werken we wel met zes ondernemingsraden en zes comités voor preventie en welzijn op het werk. Dat vereenvoudigt de zaken niet. Bovendien is het zo dat we vanuit het verleden verschillen meedragen die niet eens op entiteitsniveau te plaatsen zijn, maar op het niveau van de regio's en de stelplaatsen. Bijvoorbeeld regelingen die gelden voor de vroegere MIVG stelplaats Gentbrugge, zijn voor een aantal arbeidsgerelateerde onderdelen niet dezelfde voor de enkele kilometer verder gelegen stelplaats Destelbergen. Men kan zich afvragen of het niet dringend nodig is om te stroomlijnen. Nog eens, dit wordt telkens mee bepaald door het paritaire overleg tussen management en vakorganisaties.

De opmerking van de heer Reekmans was dat de genderproblematiek niet optimaal verloopt. Ondanks het feit dat er geen doelstellingen voor de gendersamenstelling van het personeelsbestand in de beheersovereenkomst zijn opgenomen – in een vorige beheersovereenkomst waren ze wel opgenomen –, besteden wij er bijzonder veel aandacht aan. Uiteraard is het zo dat we jaarlijks ons diversiteitsplan rapporteren aan de emancipatieambtenaar. Ieder jaar worden ook de resultaten van de samenstelling van chauffeurspersoneel, technici, bedienden en kaderleden gegeven. Het is iets wat inderdaad ontbreekt in de beheersovereenkomst maar waarover we zeker willen rapporteren.

Mijnheer Keulen, het zou een zeer verregaande optie zijn om alle dossiers te gaan bekijken. Het neemt niet weg dat we steekproefgewijs een aantal dingen kunnen bekijken. We zullen dat ook doen, maar ze allemaal doornemen, zou ons te ver leiden.

Mevrouw Brouwers, de vijf rijscholen vallen ook onder de directie Personeelsbeleid. Het gaat dus niet alleen om ondersteunende hr-diensten, die samen met de andere management-ondersteunende functies nog geen 4 procent van het totale personeelsbestand uitmaken. Binnen de Vlaamse administratie – en ik ben toch enigszins trots om dat te kunnen melden – zijn wij een van de beste performers om met heel weinig ondersteunende diensten een groot bedrijf te runnen. We zitten onder de 4 procent, terwijl het streefcijfer voor de volledige Vlaamse administratie door de regering op 10 procent is vastgelegd.

Het is zeker niet zo dat de personeelsadministratie op dit moment bijzonder overbemand zou zijn. Het neemt niet weg dat we denken om ook daar nog schaalvoordelen te kunnen realiseren. Het is zeer belangrijk dat hrm in een bedrijf als De Lijn waar de chauffeurs een heel grote ambassadeursrol hebben in de manier waarop we werken, in de klantentevredenheid, in de manier waarop we met onze dienstverlening omgaan, heel dicht en regionaal bij deze mensen staat. Dat neemt niet weg dat we in de backofficeprocessen die te maken hebben met personeelsbeleid, er nog efficiëntieslagen kunnen worden geboekt, net door na te gaan hoe we op het vlak van loonadministratie en andere eerder administratieve processen tot 'shared service centers' en competentiecentra kunnen komen.

Zijn de regels te strikt? Nog eens, wij vallen niet onder het Vlaams personeelsstatuut. Wij kunnen dan ook niet te allen tijde rapporteren volgens de sjablonen die vaak op basis van dat personeelsstatuut zijn vastgesteld. Om maar één ding te noemen: u zult waarschijnlijk vertrouwd zijn met de indeling van het personeel in categorieën A, B, C en D. Wij kennen dat niet. Dat sjabloon is voor ons niet bruikbaar. Wij hebben een totaal andere functieclassificatie. Wij vallen niet onder het Vlaams personeelsstatuut. Wij hebben inderdaad alleen contractueel personeel en dat valt onder het toepassingsgebied van het paritair comité voor het stads- en streekvervoer, net zoals dat het geval is voor onze collega's van de MIVB en de TEC.

Zijn de regels te strikt? Het is belangrijk – en in de huidige arbeidsmarktsituatie zal het er niet op minderen – dat als we de juiste mensen willen aantrekken om op de juiste plek bij ons terecht te komen, wij als organisatie inderdaad voldoende wendbaar zullen moeten zijn. 'The war on talent' maakt het voor een overheidsbedrijf niet simpeler, zeker niet als aan allerlei strikte normeringen moeten worden voldaan. Ik ga ervan uit dat we wendbaar genoeg moeten

kunnen zijn, ook in een situatie waarin we wel in staat zijn om objectiviteit te kunnen garanderen en in een situatie waarin we wel in staat zijn om uniformiteit binnen onze organisatie door te voeren.

Ik hoop hiermee de vragen over ongelijke behandeling – als er al ongelijke behandeling is – te hebben beantwoord. Ik wijs er nog eens op dat er in een aantal gevallen sprake is van verschillende procedures, maar ik druk er toch op dat de basiscompetenties die nodig zijn, zo gedefinieerd zijn dat ze over alle entiteiten dezelfde moeten zijn. We wisten uiteraard dat er verschillen in procedures zijn.

Mevrouw Van den Eynde vraagt waarom we zo sterk vasthouden aan de organogrammen. Volgens mij zijn organogrammen – zeker als je tot dat organogram komt na overleg met de sociale partners en goedgekeurd door de raad van bestuur – een middel om transparantie te scheppen in een toch wel behoorlijk complexe organisatie als die van De Lijn. Je kunt altijd refereren aan het organogram. Er hangen functiebeschrijvingen aan vast. We kunnen nog meer perfectioneren bij de functiebeschrijvingen, maar de organogrammen houden wel een garantie op transparantie in.

Ik wil erop wijzen dat wij geen vijf of zes personeelsdirecteurs hebben. Wij hebben er eentje, en ze zit achteraan in de zaal. Ze is sinds vorig jaar in het bedrijf. Ze is een van de drijvende krachten achter de professionaliseringsstappen die we aan het zetten zijn.

Ik wil er nog eens op wijzen dat wij 10 directeurs en 45 afdelingshoofden hebben, momenteel zelfs slechts 42 in de praktijk. Dat is een directie van 55 – en in de praktijk 52 – mensen op een bedrijf van 8000. Dat is niet overdreven. Ook daar denk ik dat wij niet onmiddellijk blozende kaken moeten hebben, wel integendeel. Dat neemt niet weg dat we inderdaad nog een aantal efficiëntieslagen kunnen doen op het niveau van de managementondersteunende diensten, en dan vooral voor wat betreft de backofficeprocessen.

Ik maak het brugje naar het STEHR-project. Mevrouw Brouwers, het is natuurlijk niet zo dat we daar de afgelopen zeven jaar niets aan gedaan hebben. We hebben de voorbereidende stappen gezet. We hebben ook de software die we al in gebruik hadden verder ontwikkeld, al was het maar om ervoor te zorgen dat maand na maand onze personeelsleden correct kunnen worden uitbetaald en dat ook de RSZ-aangiften correct kunnen blijven gebeuren. U zult begrijpen dat dit voor een bedrijf als De Lijn van bijzonder groot belang is. Wat we in 2011 hebben voorbereid en, na een beslissing van de raad van bestuur, ook gaan invoeren, is het inbakken van alle processen die te maken hebben met personeelsbeleid in een ERP-systeem. We zullen het volledige personeelsbeleid binnen één informaticapakket kunnen beheersen. Op dit ogenblik zijn er, net zoals dat het geval is voor de financiële processen en een aantal processen die verband houden met de technische diensten, workshops aan de gang om die processen uit te schrijven en in workflows om te zetten, uniform en over alle entiteiten heen.

Wij hebben effectief de beslissing genomen dat werving en selectie centraal zullen worden aangestuurd. De organisatie van praktische proeven zal uiteraard nog altijd ter plekke moeten gebeuren. Het is niet bijzonder aangewezen om bij een selectieproef voor chauffeurs voor Oostende die mensen naar Mechelen of Leuven of Hasselt te laten komen. Je moet de praktische organisatie nog altijd lokaal doen. Je moet ook een aantal lokale wervingskanalen blijven gebruiken. Maar de hele aansturing van die processen en het ter beschikking stellen van de dan verplicht te gebruiken sjablonen en documenten, moet centraal gebeuren. Daardoor heb je een veel grotere garantie op eenvormige uitvoering.

Ik weet niet of er klachten zijn ingediend in verband met de selectie en werving in de periode waarin ik, sinds 2010, het genoeg heb om aan het roer van De Lijn te staan. Ik kan laten nagaan of er in het verleden zijn geweest, maar ook daar heb ik geen weet van.

Mevrouw Jans, hoe de vijf personeelsdiensten in de praktijk centraal zullen worden aangestuurd, dat heb ik zonet proberen te beantwoorden.

De selectieve wervingsstop blijft ook in 2013 gelden. We hebben tijdens de bespreking in de raad van directeuren en de raad van bestuur naar aanleiding van het opstellen van onze interne begroting, de selectieve wervingsstop verlengd. Behalve wat betreft de chauffeurs blijft de selectieve aanwervingsstop gelden. Het is het aanbod van bus- en tramdiensten dat bepaalt hoeveel chauffeurs je nodig hebt, rekening houdend met – ook daar – een aantal productiviteitswinsten die je eventueel kunt maken. Ik noem de aanwervingsstop selectief, maar hij is bijna absoluut, in die zin dat er eigenlijk maar een zeer beperkt aantal personeelscategorieën van zijn uitgezonderd. Het gaat bijvoorbeeld over de lijncontroleurs, die moeten instaan voor de sociale veiligheid zowel van ons eigen personeel als van onze reizigers. Een andere categorie die is uitgezonderd, zijn de planners. Dat zijn de mensen die ervoor moeten zorgen dat de diensten van de chauffeurs op een efficiënte manier worden georganiseerd. Er zijn nog wettelijke functies waarin wij sowieso moeten voorzien. Als een van onze zes preventieadviseurs het bedrijf verlaat, zijn we wettelijk verplicht om die functie in te vullen. Idem voor de milieucoördinator. Voor de rest gaan we daar heel selectief mee om en moet elke aanwerving die niet valt onder een van die categorieën, ter goedkeuring worden voorgelegd aan mevrouw Frey en mezelf om te zien in hoeverre er daadwerkelijk bij pensionering of bij het verlaten van het bedrijf iemand moet worden vervangen.

Besparingen in verband met het organiseren van selectieproeven: die afweging moeten we zeker maken. Het Rekenhof beveelt ook aan om te zien of we ook voor de aanwerving van – om het oneerbiedig uit te drukken – de lagere personeelscategorieën niet opnieuw mededinging zouden moeten organiseren voor het aanduiden, als we het al doen, van een extern bureau dat die proeven mee organiseert. Anderzijds is het een element in de paritaire discussies. We moeten inderdaad onze interne selectie- en wervingscapaciteit versterken. Maar er zou evengoed kritiek kunnen zijn indien we alles zelf zouden kunnen organiseren omdat je op dat ogenblik andere discussies over objectiviteit en het mogelijk niet garanderen daarvan kunt krijgen. Bij het organiseren van selectieproeven moet je toch ook via het voorzien van een extern advies die objectiviteit mee in rekening proberen te brengen.

De punctuele vraag over het in kennis stellen van de VDAB kan ik op dit ogenblik niet beantwoorden. Er worden afspraken over gemaakt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat de heer Kesteloot een aantal vragen van mevrouw Van den Eynde, die in de vraag om uitleg stonden, heeft beantwoord. Ik zie nog twee zaken openstaan. Het eerste is de schriftelijke vraag van de heer Keulen. Mevrouw Van den Eynde, u moet ook eens helpen zoeken: welke schriftelijke vragen zijn er gesteld?

De heer Marino Keulen: Nummer 608.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een schriftelijke vraag van de heer Keulen, waarop ik, denk ik, in januari heb geantwoord. U kunt ook de heer Kesteloot daarover ondervragen. Ik zeg altijd zeer zorgzaam: “De Lijn meldt mij dat...” omdat ik de antwoorden die ik krijg niet kan checken. In dat antwoord staat dat die parlementaire vraag gaat over het bevorderingsbeleid, niet over selectie en aanwerving. Ik heb het antwoord bij: “De toegang en promotie tot weddetrekkende functies zijn geregeld via een paritair afgesproken procedure. Deze procedure legt alle modaliteiten vast, waaronder de toelatingsvoorwaarden.” En dan zegt de heer Kesteloot, en meldt De Lijn mij dus, dat de procedure voor bevorderingen altijd wordt toegepast.

De heer Marino Keulen: Met alle respect, maar dit vind ik eerlijk gezegd het parlement niet ernstig nemen.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, eerst krijgt minister Crevits het woord en dan mag u antwoorden.

Minister Hilde Crevits: Sorry hoor, ik heb hier net de schriftelijke vraag gegeven aan de heer Kesteloot. Ik heb hem gevraagd hoe ik dat antwoord moet interpreteren. We zitten hier allebei. Ik heb een antwoord gegeven op zijn vraag. Het kan zijn dat hij er niet mee weg kan.

De heer Marino Keulen: U kunt het goed uitleggen, maar dit neem ik niet.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, u mag straks reageren. Anders krijgen we hier een wanorde die nergens op trekt.

Minister Hilde Crevits: U hebt een schriftelijke vraag gesteld. Ik heb het antwoord bekeken. De schriftelijke vraag heeft als titel: ‘het bevorderingsbeleid’. Ik zie in het antwoord dat het gaat over de toegang en de promotie tot weddetrekkende functies.

De heer Marino Keulen: Lees de vragen eens.

Minister Hilde Crevits: Ik begrijp perfect wat u bedoelt. De heer Kesteloot zit hier naast mij. Ik heb hem het antwoord doorgegeven dat hij mij heeft bezorgd. Hij heeft mij daarnet alle nuances verstrekt. Desnoods kan hij daarop nu een aanvullend antwoord geven.

Mijnheer Keulen, u hebt een schriftelijke vraag gesteld die veel uitgebreider was. Er is heel kort op geantwoord. Dat is juist. Als u wilt dat die zaken tot in detail worden onderzocht, is dat nog altijd perfect mogelijk. Ik heb er ook geen enkel probleem mee. U hebt ook gevraagd of ik de opdracht ging geven om elk personeelsdossier te bekijken. De heer Kesteloot zegt net dat het wel heel moeilijk is om ze allemaal te bekijken, maar dat hij het via steekproeven wil doen. Als u wilt dat elk dossier wordt bekeken, ga ik dat niet doen met mijn kabinet. De Lijn is een verzelfstandigd agentschap. Zij werven aan. Zij moeten de regels volgen. Ze zijn zich hier ook komen verantwoorden voor het verslag van het Rekenhof. Ik ga als minister niet persoonlijk al die dossiers inkijken. Dat kunt u van mij niet vragen.

Uw schriftelijke vraag bestond uit vijf onderdelen. U stelt vaak dergelijke vragen, als ik dat mag zeggen. Ik wil voorlezen wat u allemaal hebt gevraagd: “Hoeveel personen (opgesplitst per entiteit) bekleden momenteel een leidinggevende functie (bijvoorbeeld hoofd controle, hoofd operaties en controle, leidinggevende lijncontrole, teamleider interventie en controle, coördinator controle, hoofd centrale controle ...) zonder aan alle voorwaarden te voldoen? Hoe lang kan een persoon deze functie uitoefenen zonder in regel te zijn? Hoeveel personen (opgesplitst per entiteit) zijn er niet in regel (opgesplitst in minder dan één jaar, tussen één en twee jaar, tussen twee en drie jaar, tussen drie en vier jaar, tussen vier en vijf jaar en meer dan vijf jaar)? Hoeveel personen zijn er die een functie bekleed hebben waarvoor ze niet aan de voorwaarden voldeden en daarna nog een hogere functie kregen zonder aan de voorwaarden voldoen? Zijn er in de laatste vijf jaren interne examens niet afgerond waarbij de functie werd ingevuld via een examen voor externen? Indien zo, om welke functies ging dit dan?”

Dat is een enorm exhaustieve vraag. Ik krijg die wel vaker. Ik heb De Lijn gevraagd of ze mij daarop het antwoord konden bezorgen. Daarop is mij gezegd dat ze organigrammen hebben. U hebt het antwoord kunnen lezen. Als u nu wilt dat het allemaal op die manier wordt uitgeklaard, per persoon, dan moet ik me ook tot De Lijn richten. Het zal daar allemaal moeten worden onderzocht. We moeten wel goed beseffen wat we vragen. Ik weet niet hoeveel tijd het zal kosten, of dat uit een computer kan rollen. Dat verklaart het beknopte antwoord.

Nu bent u kwaad op mij en zegt u dat ik er niet mee weg kom. Ik begrijp dat. De vraag ging over het bevorderingsbeleid, en het antwoord was inderdaad kort. Men heeft gezegd dat de procedures worden toegepast. Als u niet akkoord gaat, moeten we kijken hoe het kan gebeuren. In het kader van die schriftelijke vraag kon het niet op die manier.

Mevrouw Van den Eynde, het tweede dat ik heb teruggevonden over het personeelsbeleid, is een vrij uitgebreide discussie hier in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken over het diversiteitsrapport. Het waren vragen van de dames Brouwers en Jans. Daarnaast zijn er nog interpellaties geweest en drie vragen om uitleg over het absentisme. Dat debat herinner ik me vrij goed. Dat zijn de drie stukken die ik terugvind, naast de beleidsbrief uiteraard.

Als er nog zijn, geef ze mij, dan bekijken we ze. Ik heb het zowel door De Lijn als door mijn kabinet laten bekijken. Als u vraagt dat ik dat allemaal persoonlijk zou bekijken, moeten we

geen verzelfstandigd agentschap meer hebben. De voorzitter zei daarnet tegen mij dat ik in mijn beleidsbrief moet rapporteren hoe ik omga met rapporten van het Rekenhof. Dat is niet voldoende. Als ik rapporteer over een opvolging van het rapport van het Rekenhof, kan ik zeggen dat ik aan De Lijn heb gevraagd om het te doen. Ik heb aangeboden dat er een gedetailleerde opvolging komt in de vorm zoals u het nu hebt gekregen, met dossiers, waarbij men bij de beheersovereenkomst ook binnen het beleid van het bedrijf gaat opvolgen hoe men ermee omgaat. De toegevoegde waarde daarvan is wel een pak groter dan wat ik moet doen in het kader van de beleidsbrief.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Kesteloot, los van de aanbevelingen of de acties, wil ik de personeelsdienst van De Lijn één suggestie doen. Er is inderdaad geen fraude vastgesteld door het Rekenhof, daar ben ik al tevreden mee. Dan hadden we een heel andere discussie.

Ik lees dat er bijna geen documenten zijn om diploma's te bewijzen. Is het niet mogelijk om de personeelsdossiers te vervolledigen en van alle personeelsleden, zeker in bepaalde kaderfuncties, de diploma's op te vragen? U weet ook dat een bedrijfscultuur snel ontstaat. Als ik, nadat ik dat vandaag heb ontdekt in de commissie, ooit de ambitie heb om bij De Lijn te solliciteren, maak ik een cv en geef ik mezelf tien diploma's, want ik moet er toch geen geven. Dat gaat snel een eigen leven leiden. We moeten ermee opletten als zoiets in de media komt. De Lijn moet nu een signaal geven, intern ook, door de personeelsdossiers te vervolledigen en kopieën van diploma's op te vragen. Ik hoop dat ze daarop ingaan.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik heb die vraag in 2012 gesteld op basis van informatie van een aantal mensen. Minister, hebt u nooit mails of brieven gekregen van mensen die bedenkingen hadden bij de gang van zaken bij aanwerving, bevordering, HR en dergelijke? Ik kan me niet inbeelden dat mevrouw Van den Eynde en ikzelf de enigen zijn die daarvan op de hoogte zijn.

Ook het Rekenhof stelt een aantal vragen bij dat bevorderingsbeleid. Het gaat dan ook over mensen die intern kandidaat zijn voor een hogere functie. In dit antwoord spot u met het parlement. Ik ben niet te spreken over de manier van werken. Ik ben karakterieel geen onmogelijke mens. Ik stel hier een aantal specifieke vragen en krijg als antwoord dat De Lijn u heeft meegedeeld dat deze procedure altijd wordt toegepast. U wilt als minister niet aangesproken kunnen worden op het feit dat het antwoord onvolledig of onjuist is. U hebt intussen de bevindingen van het Rekenhof. Het Rekenhof heeft geen fraude vastgesteld maar is daar ook niet naar op zoek gegaan. Dat was niet het voorwerp van het onderzoek, wat echter niet betekent dat het uitgesloten is dat er fraude zou zijn.

Ik vind dit gewoon geen stijl. In het Nederlands parlement zou dat niet mogelijk zijn. Ik heb het prerogatief dat ik ben verkozen door het volk en in deze commissie zit. Ik probeer hier mijn best te doen en ik heb het recht om te ondervragen. U kunt zeggen dat de vragen te specifiek zijn en dat u er niet in slaagt om daar binnen het tijdsbestek in detail op te antwoorden. Wat u hier echter doet, is foute informatie geven of op zijn minst een foute indruk. Ik wil zelfs de term leugenachtig gebruiken. Het Rekenhof heeft een aantal bevindingen gedaan. U zegt dat De Lijn meldt dat deze procedure altijd wordt toegepast. Dat betekent eigenlijk dat er geen probleem is. Dat is de boodschap.

Dit is een antwoord van niets. Men is verbaasd dat ik hier moeilijk doe. Ik vind echter dat dit geen stijl is. Ik verwijt dat aan u, minister en aan De Lijn. U geeft de antwoorden door. Het gaat hier om een verzelfstandigd agentschap. Daarbij hoort de verantwoordelijkheid van de operationaliteit. U bent natuurlijk de minister van Openbare Werken en Mobiliteit. Wie kunnen wij anders ter verantwoording roepen? De heer Kesteloot geeft hier zijn uitleg, maar keert dan terug naar De Lijn en moet verantwoording afleggen aan de raad van bestuur. Hier heeft men echter niet correct geantwoord. Men heeft dat niet alleen bij mij gedaan, men doet dan ook bij anderen. Men heeft hier geprobeerd de vis te verdrinken.

Voorzitter, ik zat in die periode ook al op kabinetten. Dit dateert echter van het begin van de jaren negentig. Intussen zijn we ruim twintig jaar verder. Het is ook niet zo dat u daar een cultuuromslag moet bewerkstelligen met een aantal mensen die het ancien régime nog hebben meegemaakt. Die categorie is intussen met pensioen. Men had al vroeger schoon schip kunnen maken. In het Nederlands parlement zou u met zulke antwoorden op dit soort van vragen niet weggelaten. Ik vind dit echt geen stijl.

Minister, ik zou nog van u willen weten of u melding hebt gekregen van een aantal van de zaken die mevrouw Van den Eynde en ik hier aankaarten en wat u daar dan verder mee hebt gedaan. Heeft dat u niet aangezet om u te bevragen bij De Lijn?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw Brouwers, ik wil reageren op uw uitlating dat ik emotioneel zou zijn. Dat heeft een reden. Mensen bevragen ons over de situatie bij De Lijn. Als wij met het antwoord van de minister bij die mensen komen, dan is het alsof wij die mensen in het ongelijk stellen. Wat zij vertellen, zouden dan onwaarheden zijn. Hoe moeten wij die burgers overtuigen en vertrouwen geven in de politiek als zij op zo'n manier worden behandeld? Ik heb daar ook mijn vragen bij.

Minister, ik heb na dit debat een zeer onbehaaglijk gevoel. Ik vraag me af hoe we in de toekomst de antwoorden op parlementaire vragen nog ernstig moeten nemen, gelet op de discussie die we hier nu hebben gevoerd. Wij stellen al zo lang vragen in deze commissie en elke keer opnieuw worden wij in het ongelijk gesteld. Wat wij zeggen, klopt niet. Nu blijkt uit het rapport van het Rekenhof dat we toch gelijk hebben en dat we geen eerlijk antwoord hebben gekregen. Ik vind dit echt niet kunnen. Minister, ik vind het bijzonder jammer dat u zich zo moet laten leiden door de leugens van De Lijn.

Minister, ik wil u graag een dossier aanreiken. Op 22 oktober 2009 heeft de heer Reekmans een vraag gesteld over het personeelsbeleid van De Lijn. Ik heb me daar toen bij aangesloten en heb gevraagd of bij aanwervingen bij De Lijn binnen eenzelfde functiecategorie, de lat met betrekking tot de vereisten voor die aan te werven personeelsleden overal gelijk werd gelegd. Ik heb toen gezegd dat dat niet het geval is. Ik heb gevraagd of De Lijn beschikt over indicaties waaruit blijkt dat dit inderdaad het geval is en welke initiatieven De Lijn neemt om een gelijke behandeling in alle omstandigheden te garanderen. U kon toen geen antwoorden geven op mijn vraag.

Minister, nadien heb ik nog een document gevonden, namelijk het antwoord dat u toen aan de voorzitter hebt overgemaakt. Ik zal het even voorlezen: “De Lijn deelt mee dat de lat met betrekking tot de vereiste van de aan te werven personeelsleden steeds gelijk wordt gelegd. Er zijn geen indicaties dat dit niet het geval zou zijn. Om te garanderen dat de lat telkens gelijk wordt gelegd bij de aanwervingen in een bepaalde functie, neemt De Lijn volgende initiatieven.” En dan volgt een hele opsomming.

Met dit dossier, met deze vraag en het begeleidend antwoord achteraf, toon ik aan – dit gaat niet over het promoveren van iemand, maar over het aanwerven – dat De Lijn niet eerlijk heeft geantwoord. Dat vind ik bijzonder ernstig. Dat neem ik bijzonder kwalijk.

Mijnheer Keulen, ik begrijp dat de minister niet elk dossier over personeel kan volgen, maar als er klachten komen van ons via een vraag om uitleg, dan vind ik dat u het antwoord van De Lijn niet zomaar ernstig moet nemen, omdat bij deze duidelijk blijkt dat ze niet eerlijk antwoordt. Dan zetten ze u voor schut. Dat vind ik echt niet kunnen.

Mijnheer Kesteloot, ik wil u nog één ding vragen. Geeft u toe dat u de antwoorden op verschillende parlementaire vragen dan toch niet altijd even correct hebt gegeven? Ik vind het bijzonder triest dat u zich telkens verstoort over wat hier gebeurt.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik val van de ene verbazing in de andere. Dit was begonnen als een vrij hoffelijk debat. Sommige collega's zijn bijzonder boos geworden. Elke collega heeft het absolute recht om boos te worden, laat dat heel duidelijk zijn, maar ik heb zelf ook al wel wat opmerkingen en bedenkingen gehad bij allerhande antwoorden die ik heb gekregen, niet alleen van u, minister, maar ook van andere ministers.

De terminologie in de mond nemen dat het hier gaat om leugenachtige of niet eerlijke antwoorden, vind ik wel een zeer zware beschuldiging ten aanzien van de minister en van de heer Kesteloot. Het zijn zware beschuldigingen die hier zomaar gratis in de commissiezaal worden gestrooid. Ik neem uitdrukkelijk afstand van dit soort woorden en beschuldigingen die hier zijn geformuleerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we zijn het niet gewoon dat de heer Keulen, die altijd heel serieuze betogen houdt, op een dergelijke manier reageert. Mijnheer Keulen, het is toch heel duidelijk dat de minister heeft geantwoord door te zeggen dat er misschien aanvullende informatie nodig is. Ze heeft de kans gegeven aan de directeur-generaal door te vragen of het niet wenselijk zou zijn om bijkomende informatie over te maken.

Soms heb ik de indruk dat we nog altijd niet doorhebben dat De Lijn een autonoom orgaan is. Er is een beheersovereenkomst en het is niet de minister die boven De Lijn staat. Het enige wat de minister kan doen als we een vraag stellen, is die overmaken aan De Lijn. Als u vindt dat er onvoldoende antwoord op wordt gegeven, dan is dit het moment om verduidelijking te vragen ten aanzien van de directeur-generaal.

De voorzitter: De heer Kesteloot heeft het woord.

De heer Roger Kesteloot: Voorzitter, leden van de commissie, sinds ik directeur-generaal bij De Lijn ben, heb ik altijd de nodige inspanningen gedaan om hier in volle transparantie op uitnodigingen in te gaan om aan gedachtewisselingen deel te nemen. Ik heb dat ook vandaag proberen te doen. Ik vind het bijzonder spijtig dat sommigen onder u ook mijn integriteit in dezen in vraag willen stellen. Ik vind dat een bijzonder pijnlijke vaststelling. Nog eens, ik heb in dit parlement en in deze commissie altijd geprobeerd om eerlijk en naar best vermogen te antwoorden, maar dit vind ik erg.

Ik wil een paar dingen toch nog eens verduidelijken. Mijnheer Keulen, uw vragen waren inderdaad heel specifiek. Als we ze willen beantwoorden, komt daar heel veel werk bij kijken. Ik noem maar één ding. Het is afhankelijk van hoe je de definitie van leiding geven bij De Lijn hanteert, maar als je iedereen erbij neemt die aan één iemand leiding geeft, dan gaat het, van de directeur-generaal tot de brigadier in een onderhoudscentrum bijvoorbeeld, over meer dan vierhonderd actuele functiebekleders. Als je daar ook nog eens de voorgeschiedenis van de voorgaande jaren bij wil, dan is dat wat betreft opzoeken van personeelsdossiers, al een titanenwerk. In de meeste gevallen moet dat ook manueel gebeuren. De informatisering is niet zo ver gevorderd dat we dat zomaar zouden kunnen opsnorren via systemen in onze informatica.

Ik wil er nog eens op wijzen dat de vraag was gesteld over het voldoen aan voorwaarden bij bevorderingen. Ik vind het toch weer een nuanceverschil of de vraag gaat over bevorderingen dan wel of de vraag gaat over werving en selectie die het voorwerp hebben uitgemaakt van de audit van het Rekenhof. Als u nu vraagt hoe het antwoord op de voorgaande vraag spoort met de audit van het Rekenhof, moet ook met die nuanceverschillen rekening worden gehouden. Wij hebben effectief – dat is absoluut correct in het antwoord – een bericht dat de toegang tot de weddetrekkende functies regelt. Dan gaat het over die leidinggevende functies. Dat bericht is het voorwerp geweest van een paritair onderhandelde formulering. Op dit ogenblik zijn we, in overleg met de vakbonden, dat bericht aan het actualiseren.

Ik ga er inderdaad van uit, en ik heb geen indicaties van het tegendeel, dat dat bericht wordt gevolgd. Ik wil er u overigens op wijzen dat als er van bij de minister een vraag komt in een specifiek dossier, naar aanleiding van berichten die de minister zou hebben ontvangen, of het nu gaat over bevorderingen of andere verzuchtingen en eventuele klachten van individuele klanten of personeelsleden, wij daar altijd op individuele basis op antwoorden.

Het zal u niet onbekend zijn dat De Lijn een behoorlijk gesyndicaliseerd bedrijf is. Bijvoorbeeld onder de chauffeurspopulatie heb ik bijzonder weinig weet van chauffeurs die niet bij een of andere vakbond zijn aangesloten.

Er bestaan ook beroepsprocedures. Als iemand vindt dat hem of haar onrecht is aangedaan in een bevordering, dan staat die beroepsprocedure voor eenieder open. Ik kan u verzekeren dat de vakorganisaties binnen De Lijn niet nalaten om daar gebruik van te maken als ze vinden dat daar goede redenen voor bestaan. Die beroepsprocedures monden dan uit in een uitspraak over het dossier in kwestie.

In een bedrijf waar er een traditie is van hoge syndicalisatiegraad en goed sociaal overleg, wordt er gebruikgemaakt van die beroepsprocedures, indien mensen zich op een of andere manier benadeeld zouden voelen.

Ik blijf erbij: ik vind het een bijzonder teleurstellende vaststelling dat naar aanleiding van deze discussie de integriteit in twijfel wordt getrokken van iemand die hier altijd in alle transparantie aan gedachtewisselingen is komen deelnemen, die steeds inzage heeft gegeven, ook nu weer, in gedetailleerde antwoorden op bedenkingen, of ze nu van het Rekenhof komen of van iemand anders.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Boven de vraag staat: ‘De Lijn – Bevorderingsbeleid’. Dat wordt erboven gezet door het parlement. Wat heb ik geschreven in mijn schriftelijke vraag? “In een goed personeelsbeleid is het onontbeerlijk dat de regels gevolgd worden indien iemand een benoeming of een nieuwe functie krijgt. Dikwijls zijn deze zaken verbonden aan het afleggen van een examen, halen van brevetten of volgen van opleidingen.”

Tweede paragraaf: “Soms vereist de feitelijke situatie een benoeming voordat aan alle voorwaarden voldaan is, maar daaraan dient daarna zo snel als mogelijk voldaan te worden. Doorgroeien naar een hogere functie zonder eerst voldaan te hebben aan de voorwaarden van een lagere functie, is helemaal uit den boze.”

Derde paragraaf: “De redenen voor deze regels zijn divers en favoritisme wordt hiermee uitgesloten, terwijl ze er ook voor zorgen dat iedereen dezelfde kansen heeft en er ter zake geen verkeerd gevoel ontstaat bij het personeel.”

Daarna volgden de vijf vragen, waarop de minister het volgende antwoord heeft gegeven: “De toegang en promotie tot weddetrekkende functies zijn geregeld via een paritair afgesproken procedure. Deze procedure legt alle modaliteiten vast, waaronder de toelatingsvoorwaarden, de proeven, de geldigheidsduur van de resultaten, ... De Lijn meldt mij dat deze procedure steeds wordt toegepast.” Point final.

In de inleiding gaat het dus over het aanwervings- én bevorderingsbeleid. Het antwoord heeft heel weinig om het lijf. Als men daar meer tijd voor nodig had, dan kon dat.

De leidinggevende functies zijn gedefinieerd, mijnheer Kesteloot: hoofd controle, hoofd operaties en controle, leidinggevende lijncontrole, teamleider interventie en controle, coördinator controle, hoofd centrale controle. Het gaat dus niet over iemand die één iemand anders aanstuurt. Ook wat dat betreft, denk ik dat wij niet onredelijk zijn.

De minister heeft ook nog altijd niet geantwoord op de vraag wat zij doet wanneer er meldingen zijn. Daar had ik graag nog een antwoord op gekregen.

Ik wil tot slot nog deze algemene bedenking meegeven. Als we meer algemeen geformuleerde vragen stellen, collega's, krijgen we een totaal nietszeggend antwoord. Ik zeg dat niet om te sarren of zout in de wonde te strooien. Dat is gewoon een feitelijke vaststelling. Als je geen heel specifieke vraag stelt, kun je met de antwoorden ook niet meer doen dan ze klasseren. Dan blijft het daarbij. Ik denk dat ik niet de enige ben die die vaststelling al heeft gedaan. Die vaststellingen worden gedeeld door collega's uit de meerderheid en de oppositie.

Ik spreek vanuit mijn ervaring, minister. Als ik mij op het algemene houd en niet naar het specifieke ga, bespaar ik me beter de moeite, tijd en energie om de vraag te stellen. Alles heeft uiteindelijk een voorgeschiedenis. Alles heeft een aanleiding.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik waardeer de toelichtingen die De Lijn hier in de commissie geeft. Laat dat duidelijk zijn. Maar als er onwaarheden gezegd worden, moet dat ook aan u gezegd worden. Ik heb hier een heel onbehaaglijk gevoel bij. Ik wil op geen enkele manier uw integriteit aantasten, mijnheer Kesteloot. Ik heb ook niet u persoonlijk in vraag gesteld. Ik heb telkens over De Lijn gesproken.

De parlementaire vraag waar ik naar verwijs en het antwoord dat achteraf geformuleerd is, dateren uit 2009. U was toen nog niet in functie. Ik heb het dus niet over u, ik heb het over De Lijn.

Als daarin staat dat de toelatingsvoorwaarden, de selectieprocedures en de deelnemingsvoorwaarden paritair vastgelegd worden voor alle procedures bij De Lijn, en dat blijkt achteraf niet te kloppen, zoals blijkt uit het rapport van het Rekenhof, wat moet ik mij daar dan bij voorstellen? Hoe moet ik mij voelen bij het antwoord dat ik hier vandaag krijg?

De heer Jan Peumans: Dat is intussen duidelijk, mevrouw Van den Eynde. U hoeft dat niet te blijven herhalen.

In deze situatie is het pijnlijk genoeg. Ik denk niet dat het met kwade of frauduleuze bedoelingen gebeurd is. Ik kom zelf van dat bedrijf.

Misschien denken sommige mensen dat al die ministers die we hier al hebben meegemaakt heel het reilen en zeilen van De Lijn kennen. Dat is niet het geval. Ik vind wel dat er een vertrouwensband tussen de minister en de directeur-generaal moet zijn.

De minister heeft natuurlijk verwezen naar wat De Lijn haar heeft meegedeeld. Ze heeft geantwoord dat de procedures worden toegepast. Ik vind het antwoord zeer diplomatisch geformuleerd: "De Lijn meldt me dat deze procedure steeds wordt toegepast."

Het Rekenhof heeft vastgesteld dat de procedure niet altijd juist wordt toegepast. Het is een goede zaak dat we het Rekenhof hebben. Iedereen weet dat ik een groot verdediger van het Rekenhof ben.

Het gevolg is dat we twintig aanbevelingen hebben gekregen. De heer Kesteloot heeft die aanbevelingen grondig toegelicht. De minister heeft zich volledig bij de aanbevelingen van het Rekenhof aangesloten. Dat doet een minister niet altijd. Ik moet minister Crevits hier niet verdedigen. Ik weet echter dat ministers soms vinden dat het Rekenhof ongelijk heeft. De heer Debrabandere kan dit allicht bevestigen. De minister is het volledig eens met het Rekenhof. Ze zal hierover in het licht van de beheersovereenkomst verslag uitbrengen. Dat moet ze eigenlijk zelfs niet doen. Op dat ogenblik zullen wij de gelegenheid hebben hierover te praten.

We moeten niet onnozel doen. Er zijn af en toe waarschijnlijk wel wantoestanden. Ik moet natuurlijk opletten wat ik zeg: ik heb veertien jaar bij dat bedrijf gewerkt. Er wordt soms invloed uitgeoefend om bepaalde mensen in bepaalde functies vooruit te duwen. Over de rol die sommige vakbonden daarbij hebben gespeeld, kan ik mooie verhalen vertellen. Het is in elk geval een wankel evenwicht.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, wat de vragen betreft, voel ik me als voorzitter aangesproken. Ik behandel de 6000 vragen om uitleg en schriftelijke vragen die hier elk jaar worden gesteld. Daar zijn heel onnozele vragen bij. Sommige volksvertegenwoordigers nemen het investeringsprogramma van de minister en stellen daar dan 40 vragen over. Die vragen moeten hier dan allemaal worden behandeld en de minister moet op elke vraag een antwoord geven. Alles staat echter in het investeringsprogramma. Zo kan iemand vragen welke werken de minister op de N18 zal uitvoeren.

Ik heb die vragen om uitleg en schriftelijke vragen een tijdje gelezen. Ik ben daarmee gestopt. Ik werd er depressief van. In de auto kan ik ze weggooien. Sommige mensen kunnen hiermee lachen. Ik weet echter welke onnozele vragen hier soms aan ministers worden gesteld. Ik vraag me soms af of dat het Vlaams Parlement waardig is.

Mijnheer Keulen, wie een vraag aan de minister stelt, moet beter weten. U weet dat zelf beter dan wie dan ook. Wie een heel algemene vraag stelt, krijgt een heel algemeen antwoord. U moet uw vragen zo gedetailleerd mogelijk stellen.

Onlangs hebben we eens uitgerekend wat een bepaalde schriftelijke vraag heeft gekost. Het antwoord heeft 22.000 euro gekost. Als we De Lijn alles laten opzoeken wat hier is gevraagd, zal dat een paar maanden duren.

De conclusie is dat ik blij ben dat het Rekenhof deze analyse heeft uitgevoerd. We moeten er nu voor zorgen dat de Vlaamse volksvertegenwoordigers dit opvolgen. Dat vind ik het belangrijkste. De Lijn heeft zich ertoe geëngageerd gevolg te geven aan alle aanbevelingen.

Er zijn hier en daar een aantal wantoestanden geweest. De procedures zijn niet altijd gevolgd. Wie zijn wij om daar iets over te zeggen? Binnenkort, allicht in het najaar, wordt de beheersovereenkomst geëvalueerd. We zullen daar dan bij stilstaan.

Persoonlijk en als voorzitter van deze commissie wil ik toch stellen dat ik de heer Kesteloot ken. Ik kende hem al voor hij directeur-generaal is geworden. Ik heb lang met hem samengewerkt. Ik vind sommige opmerkingen die hier ten aanzien van zijn persoon zijn gemaakt ongepast. De heer Kesteloot zit zo niet in elkaar. Hij weet vanuit deontologisch oogpunt hoe het moet gebeuren. In een bedrijf als De Lijn moeten bepaalde zaken soms sneller gaan dan iedereen verwacht. Dan gebeuren dergelijke zaken.

Gelukkig heeft het Rekenhof alles kunnen vaststellen. De Lijn heeft zich geëngageerd om die problemen in de toekomst op te lossen. Ik stel voor dat wij te zijner tijd op dit onderwerp terugkomen. We hebben trouwens al afspraken met het Rekenhof gemaakt. Er komt geen nieuwe audit. Het Rekenhof zal nakijken wat met de aanbevelingen is gebeurd. We hebben tevens een afspraak met de Vlaamse Regering gemaakt. Dergelijke auditrapporten kunnen altijd weer op de agenda worden geplaatst. De minister of de administratie kunnen dan toelichten wat ze hebben gedaan.

Zo heeft mevrouw Brouwers een vraag gesteld over de timing van bepaalde punten. Volgens mij heeft mevrouw Van den Eynde hier ook om gevraagd. Ik stel voor dat we hier in de loop van het jaar, vermoedelijk in het najaar, op terugkomen. Het is in elk geval een goede zaak dat we in deze commissie in volle openheid dergelijke debatten kunnen houden. Ik vind dat De Lijn zich ten aanzien van deze commissie steeds zeer transparant opstelt en alles vertelt wat we willen weten.

Ik ontvang af en toe klachten over schriftelijke vragen. Wie klachten heeft, moet die maar aan mij overmaken. We zullen dat dan samen bekijken. Ik beoordeel enkel de ontvankelijkheid. Gelukkig beoordeel ik de kwaliteit van de ingediende vragen om uitleg en schriftelijke vragen niet. Ik ben ervan overtuigd dat ik anders binnen drie maanden in een psychiatrische instelling zou zitten.

Minister Hilde Crevits: Ik moet gemiddeld 70 tot 100 schriftelijke vragen per week beantwoorden. Op zich is dit natuurlijk geen argument. De heer Roegiers heeft me al eens

verteld dat hij mijn antwoorden soms wat te beknopt vindt. Als vragen over specifieke problemen worden gesteld, probeer ik een punctueel antwoord te geven.

Ik kan een hele reeks voorbeelden geven. Er is me een schriftelijke vraag gesteld over de evolutie van het dossier van de geluidsschermen. Ik zie trouwens vaak krantenartikels die zijn gebaseerd op de informatie die ik de meerderheid of de oppositie in antwoorden op schriftelijke vragen heb verstrekt.

Mijnheer Keulen, indien ik u heb geïrriteerd, wil ik mijn excuses aanbieden. Dat was niet mijn bedoeling. De heer Kesteloot heeft getracht uitleg te verschaffen. Volgens u waren al die functies gedefinieerd. Er staat echter een komma met drie puntjes achter. Volgens de heer Kesteloot waren het er meer dan 400.

Er worden wel vaker dergelijke vragen gesteld. Volgens mij hebt u me in een schriftelijke vraag gevraagd wanneer, hoe laat en in welk district de strooidiensten zijn uitgerukt. Ik moet hier nog aan toevoegen hoeveel zout ze hebben gestrooid. Dat moet manueel worden opgezocht. Ik heb die schriftelijke vraag nog niet beantwoord. Dat gaat zo maar niet. We hebben dat niet opgezocht. Misschien moet ik een andere manier vinden om dergelijke schriftelijke vragen te beantwoorden.

Ik denk niet dat we op de meerderheid van de schriftelijke vragen een te kort antwoord geven. Ik zie dat aan de teksten die vertrekken. Indien hier de indruk is ontstaan dat we nonchalant met de schriftelijke vragen en met onze antwoorden zijn omgesprongen, moet iemand maar een vraag om uitleg stellen. Dat kan ook. Misschien moeten we in verband met dergelijke schriftelijke vragen het parlementslid bellen en een oplossing zoeken.

Ik heb meer dan een maand de tijd genomen om op het rapport van het Rekenhof te antwoorden. We hebben daarvoor uitleg gevraagd. We hebben lang gediscussieerd over mijn reactie daarop. Ik kon elke aanbeveling voor De Lijn opnemen en er een heel lange brief van maken. Ik wilde dat eigenlijk niet doen.

Er is een dossier waarin ik het Rekenhof totaal niet gevolgd heb. U mag niet denken dat ik me daar nonchalant van afmaak. Dat ging over de extra trams die we gekocht hebben op basis van een aanbesteding. Ik heb toen iemand van het Rekenhof gechoqueerd omdat ik het totaal niet eens was met zijn interpretatie op juridisch vlak. Nu heb ik dat niet gedaan. Ik heb de vaststellingen genomen voor wat ze zijn, maar De Lijn moet daar wel actief mee aan de slag. Ik had perfect de verdediging van De Lijn tot de mijne kunnen maken. Dat doe ik soms, nu niet omdat ik respect heb voor het werk van het Rekenhof en omdat het een delicate aangelegenheid is.

Mevrouw Van den Eynde, u voelt zich ongemakkelijk, wel ik ook. Ik heb graag dat alle regels perfect gevolgd worden. De heer Kesteloot heeft de complexiteit van de organisatie geduid. Ik was daar niet bij.

De zaken aanpassen, mijnheer Keulen, is ook een werk van lange adem.

Mevrouw Van den Eynde, ik zal die brief weer moeten opzoeken. Ik heb ondertussen mijn antwoord gegeven. Dat ging over de normen voor de chauffeurs en dergelijke. We gaan dat nog eens bekijken en screenen in het licht van het rapport van het Rekenhof.

Goed, hij is ondertussen gevonden. Het is in elk geval niet mijn bedoeling om dingen onder de tafel te vegen, collega's, integendeel. Ik vind het ook heel belangrijk om er altijd bij te zijn als het Rekenhof komt, dat lukt niet altijd. Ik wil geconfronteerd worden met de resultaten.

We zullen ons best doen om zo goed mogelijk op schriftelijke vragen te antwoorden. Misschien kunnen we een systeem installeren voor wanneer ze te exhaustief zijn, zodat kan worden gemeld dat er iets meer specificatie nodig is.

Mijnheer Keulen, ik krijg ook heel veel mails. Als er mails komen over dergelijke situaties, dan gaan die onmiddellijk naar De Lijn met de vraag om de kwestie te onderzoeken. Als we

denken dat er iets meer aan de hand is – dat was onder meer het geval in 2009 met de dienstwissels – dan gaat de zaak naar het agentschap Interne Audit. Bij ons gebeurt dus de screening: als wij denken dat een audit gepast zou zijn, dan sturen we de melding onmiddellijk naar IAVA. Als het personeelsdossiers betreft, gaan ze in de meeste gevallen naar De Lijn voor verder gevolg. Dat geldt trouwens niet alleen voor De Lijn, er komen soms meldingen over andere zaken bij andere agentschappen die onder mijn bevoegdheid vallen.

De voorzitter: De vragen om uitleg en de gedachtewisseling zijn afgehandeld.

■