



Vlaams
Parlement

vergadering **C89 – OPE8**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 december 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ecocheques als betaalmiddel bij De Lijn - 597 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het diversiteitsrapport van De Lijn - 605 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet halen van de streefcijfers voor vrouwen bij De Lijn - 661 (2010-2011)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sluijverkeer in randstedelijke en andere gemeenten en de ondersteuning in het bestrijden ervan door de Vlaamse overheid - 649 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verkeersmanifest van een gps-leverancier - 697 (2010-2011)	13
Bijlage	19
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over sneeuwvrije fietspaden - 677 (2010-2011)	21
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van een Spaans consultingbureau over de Brusselse ring en overleg met de betrokken gemeenten - 709 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nepstudie van Greenpeace over de Brusselse ring - 734 (2010-2011)	25

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ecocheques als betaalmiddel bij De Lijn****- 597 (2010-2011)****De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, minister, collega's, de ecocheque als betaalmiddel bij De Lijn heb ik een jaar geleden al aangekaart, en sindsdien heb ik het er verschillende keren over gehad. De ecocheque werd mogelijk door cao 98 van begin 2009. Hierin werd onder punt 3 bepaald dat abonnementen uitgezonderd zijn. De Nationale Arbeidsraad heeft de spelregels voor de ecocheques vastgelegd.

Minister, op 26 december 2009 lanceerde ik hier de vraag waarom De Lijn geen ecocheques aanvaardt als betaalmiddel voor de aankoop van bustickets. Tijdens de commissie van 2 februari 2010 stelde ik u een vraag om uitleg over de mogelijkheid om bustickets bij De Lijn aan te kopen met ecocheques. Tijdens de bespreking liet u verstaan dat u sympathie hebt voor dat idee en dat u er zich achter kon scharen. Er zouden enkele technische problemen zijn om dit in te voeren, maar u zou laten onderzoeken hoe die kunnen worden weggewerkt.

Twee weken later, op 15 februari, zou er een overleg plaatshebben van de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, waar de betaling met ecocheques voor individuele vervoersbewijzen zou worden besproken. In het antwoord op mijn schriftelijke vraag daarover staat te lezen: "Artikel 4 van de cao 98 bepaalt dat de interprofessionele organisaties, die deze overeenkomst ondertekenen, zich ertoe verbinden om de twee jaar te evalueren of de lijst met diensten en producten van ecologische aard moet worden bijgewerkt. Enkel de interprofessionele partners zijn bevoegd om in deze lijst wijzigingen aan te brengen. Ik zal deze problematiek aankaarten in het kader van de voorziene evaluatie in het najaar van 2010." Die evaluatie gaat dan over het gebruik van de ecocheque. In de media hebben we al herhaaldelijk kunnen lezen dat er vandaag te weinig toepassingsmogelijkheden zijn voor de ecocheque.

Bij navraag zei de klantendienst van De Lijn dat het tot op heden nog altijd niet mogelijk is met ecocheques te betalen. Wat we zelf doen, doen we soms later of onhandiger, want bij de NMBS is het al een jaar geleden mogelijk gemaakt om te betalen met ecocheques voor individuele vervoerstickets. De afgelopen weken hebben we allemaal de negatieve kwalificaties gehoord die men de NMBS toedicht, maar op dat vlak zijn ze voorlopers en misschien een voorbeeld voor onze eigen vervoersmaatschappij De Lijn.

Minister, is alles ondertussen geregeld en zijn de technische problemen verholpen om individuele vervoersbewijzen te kunnen kopen met ecocheques of is er al definitief beslist dat De Lijn ecocheques niet zal aanvaarden voor individuele vervoersbewijzen? Wanneer hebt u de problematiek dat ecocheques niet gebruikt mogen worden voor abonnementen, aangekaart bij de interprofessionele partners en wat is er uit de evaluatie, die zou plaatshebben in het najaar van 2010, gekomen? Komt er een wijziging zodat ecocheques wel gebruikt kunnen worden voor abonnementen? Indien er een dergelijke positieve wijziging komt, zal De Lijn dit dan ook zo toepassen en zo ja, vanaf wanneer? Zo nee, waarom niet?

Minister, eigenlijk is dit een strategisch moment. De onderhandelingen voor een interprofessioneel akkoord worden nu gevoerd. Dat zou daar een onderdeel van kunnen zijn. Het zou aan de consument bijkomende mogelijkheden bieden om die ecocheques aan te wenden, want als er ergens een ecologische toegevoegde waarde wordt gecreëerd, is het wel door verplaatsingen via de openbare vervoersmaatschappijen De Lijn, de NMBS en andere. Wat bij de NMBS kan, moeten we ook bij De Lijn mogelijk maken: betalen met ecocheques voor individuele vervoerstickets en in de toekomst ook voor abonnementen van de

vervoersmaatschappijen in het hele land. Dit is een kanaal waar dat perfect voor kan worden gebruikt.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: De ecocheques moeten inderdaad een perfect betaalmiddel kunnen zijn voor gemeenschappelijk vervoer. Als we het hebben over betalen op tram of bus, dan ben ik heel verheugd over het feit dat de twee andere providers dan Proximus eindelijk een akkoord hebben gesloten met De Lijn. Vanaf wanneer gaat dat in en gelden daar dezelfde omstandigheden als voor Proximus?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, mijnheer Keulen, ik meen dat er toch nog een verschil is tussen de NMBS en De Lijn. Ze kunnen de zaken op een andere manier aanpakken omdat er een verschillende structuur is. Vorige week hebben we het daar al uitgebreid over gehad in de commissie. We zijn het wel eens met het principe dat ecocheques toegepast moeten kunnen worden voor het promoten van het openbaar vervoer, want dat is milieuvriendelijk en groen.

We moeten ons toch ook afvragen hoe lang de ecocheques nog zullen bestaan. Ik hoor, onder meer van de minister-president, dat er toch wel een beperking in tijd op zal zitten. Ik heb daarover al vragen gesteld in de commissie Landbouw in verband met de biolandbouw en de streekeigen producten. De teneur was dat we er toch niet al te hard op moeten rekenen omdat het systeem binnen afzienbare tijd misschien niet meer zal bestaan.

Zolang het systeem bestaat, kan het volgens mij nuttig zijn om het in te voeren, natuurlijk onder voorbehoud dat het de kostendekkingsgraad van De Lijn niet in het gedrang brengt. Als de kost te groot wordt per cheque, zijn we natuurlijk nog verder van huis. Voor abonnementen moet het volgens ons kunnen, maar in het verleden hebt u al een aantal praktische zaken aangehaald en daar hebben we natuurlijk ook begrip voor.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, de heer Keulen verwijst terecht naar eerdere vragen die hier werden gesteld, onder meer op 28 januari. De ecocheques bestaan en dus lijkt het me, los van de vraag of ze een nuttig instrument zijn, logisch om ze te gebruiken om het openbaar vervoer te gebruiken, maar ik heb de commissie toen inderdaad ook een aantal praktische bezwaren opgesomd die overwonnen dienden te worden. Ik geef ze u nog eens mee.

Het eerste probleem was dat de verkoop van magnetische vervoerbewijzen in belangrijke mate via externe distributiepartners verloopt en het voor De Lijn bijzonder moeilijk is om die externe partners te verplichten om de ecocheque te aanvaarden. De distributiepartners van de vervoerbewijzen in externe voorverkooppunten zijn, naast de NMBS en de Post, de volgende: Alvadis, Lyfra, Conway en Sitagro. Ze moeten dus allen bereid zijn om de cheque te aanvaarden. Samen bedienen ze een netwerk van meer dan 3400 voorverkooppunten die elk individueel de vrije keuze hebben om al dan niet ecocheques te aanvaarden. Dit is een eerste praktisch obstakel.

Mijnheer Keulen, ik heb u toen ook gezegd dat als je dat wilt doen aanvaarden, er al opnieuw moet worden onderhandeld over al die bestaande distributiecontracten, en dat is vrij ingewikkeld. Bovendien is er nog het probleem dat de kans bestaat dat de ene wel wil meedoen en de andere niet: hoe moeten we dat aan de klanten uitgelegd krijgen dat het op het ene verkooppunt wel kan en op het andere niet?

De tweede moeilijkheid was dat de ecocheque toen niet als betaalmiddel kon worden aanvaard omdat er zware commerciële voorwaarden opgelegd werden door de uitgevers van de ecocheque. De voorwaarden waren van dien aard dat het aanvaarden van de ecocheque zou leiden tot niet-onbelangrijke minderinkomsten voor De Lijn. De uitgevers van de

ecocheque leggen immers een commissie van 5 procent op voor het aanvaarden van ecocheques.

Een derde probleem is dat dit betaalmiddel uiteraard ook zorgt voor extra administratie, maar ik herhaal dat ik het logisch zou vinden dat als dit instrument dan toch bestaat, het gebruikt kan worden voor het openbaar vervoer.

Een vierde aandachtspunt is dat de betaling met een ecocheque op een voertuig vreselijk zou zijn. Een ticket kost immers veel minder dan een ecocheque waard is. Dat betekent dat de chauffeur op de bus die een ecocheque ontvangt, geld terug zou moeten geven. Stel dat er dan een hele rij ecochequemadammen en -mijnheren staat, dan heeft dat een directe impact op de stiptheid. We hebben deze discussie al gevoerd. Betalen met een ecocheque op het voertuig lijkt me een onhaalbare kaart.

Een vijfde aandachtspunt was dat de ecocheque niet fractioneerbaar is. Ik zei wel dat de chauffeur geld zou moeten teruggeven aan een klant met een ecocheque, maar dat mag zelfs niet. Geld teruggeven op een ecocheque is bij koninklijk besluit verboden. Dat betekent in de praktijk dat er relatief weinig vervoerbewijzen met ecocheques betaald zullen kunnen worden. Een biljet voor een korte afstand bijvoorbeeld, kost 1,60 euro. Een lijnkaart kost 8 euro in voorverkoop. Een lijnkaart in voorverkoop kopen met een ecocheque levert dus al problemen op. Dat zou vervelende situaties opleveren, vooral bij de chauffeur, maar ook aan de loketten.

Een laatste probleem waardoor de ecocheque nog altijd niet aanvaard wordt als betaalmiddel, is dat het grootste deel van de fysieke voorverkoop van magnetische vervoerbewijzen uitbesteed is of via elektronische weg plaatsvindt. Ik zal het straks nog even hebben over die elektronische weg, want vandaag hebben we een belangrijke doorbraak bereikt. De fysieke verkoop via eigen loketten is ook maar een fractie van de totale verkoop.

Mijnheer Keulen, alles wat ik opmerkte, is ingebed in de goede wil om het toch te proberen, maar ik gaf een opsomming van de problemen. De situatie bij de NMBS en De Lijn is niet volledig gelijk. Ik heb dat tijdens de vorige bespreking ook al aan bod gebracht. De NMBS heeft immers heel veel eigen loketten en de prijzen van tickets, zeker die voor lange afstanden, liggen vaak hoger dan 10 euro. Het is dus vrij gemakkelijk om met de ecocheques te werken; bij De Lijn is dat minder het geval.

Over de mogelijke aanvaarding van ecocheques voor betaling van vervoerbewijzen is er, zoals ik een aantal maanden geleden heb aangekondigd, een vergadering geweest met de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer, met de welluidende afkorting BVGSSV. Ik lees het standpunt voor dat werd ingenomen, samen met MIVB en TEC: “Na afweging van de verschillende aspecten verbonden met dit project, zowel wat betreft het beheer van het klantenbestand als het operationele en financiële domein, zijn de vervoersmaatschappijen de mening toegedaan dat de ecocheque als betaalmiddel voor hun vervoerbewijzen kan worden gebruikt, mits aan de volgende voorwaarden voldaan is: ten eerste dat het bedrag van de aankoop gelijk is aan of groter is dan de waarde van de ecocheques die als betaalmiddel worden aangeboden”. Dat is logisch. Ik heb dit zopas ook al uitgelegd.

“Ten tweede dat de transactie enkel kan worden uitgevoerd in een aantal specifieke verkooppunten, voor De Lijn met name de Lijnwinkels.” Ook dat heb ik al uitgelegd: geen verkoop op het voertuig omdat dat problematisch zou zijn voor de stiptheid.

“Ten derde wensen de vervoermaatschappijen geen commissie te betalen aan de uitgevers van de ecocheques aangezien de huidige voorwaarden van dien aard zijn dat het aanvaarden van de ecocheque zou leiden tot belangrijke minderinkomsten voor De Lijn.”

Via de Belgische Vereniging voor het Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer zijn vervolgens Sodexo en Accor – vandaag is dat Edenred geworden – aangesproken over dat

laatste punt, maar zij blijven bij hun positie wat betreft het aanrekenen van commissie. Dat was dus het laatste knelpunt. We hadden al afgebakend, maar het is gestruikeld op dat punt. Daar is geen doorbraak in gekomen.

Dan is er uw terechte vraag waarom ecocheques niet kunnen worden gebruikt voor abonnementen. Ik heb dat beloofd in de commissie van 28 januari. Eerst heb ik gesteld dat het gebruik van ecocheques door de Nationale Arbeidsraad limitatief is vastgelegd in een cao van 20 februari 2009. Artikel 4 van die cao zegt dat de interprofessionele organisaties om de twee jaar een evaluatie moeten maken van de lijst met diensten en producten. Het staat nu niet op de lijst, maar zou daar twee jaar later dus wel op kunnen staan. Die evaluatie moet gebeuren tegen eind 2010. Het zijn echter enkel de IPA-partners die bevoegd zijn om in die lijst wijzigingen aan te brengen.

Ik probeer te doen wat ik beloofd heb. Begin oktober heb ik een brief geschreven om de situatie van het gebruik van ecocheques voor abonnementen aan te kaarten bij de voorzitter van de Nationale Arbeidsraad. Ik had nog geen antwoord ontvangen, maar mijn raadgever meldt mij nu net dat de evaluatie van het gebruik van de ecocheques intussen is afgerond en dat het advies is opgemaakt. Volgende week dinsdag, 21 december, moet het advies tijdens de zitting van de Nationale Arbeidsraad formeel worden bevestigd. Dan zullen we dus weten of die abonnementen al dan niet aan de lijst worden toegevoegd.

Je kunt je ticket voor de bus ook via sms bestellen. Dat is een enorm succes gebleken. Het is ook vrij eenvoudig: je stuurt een sms, je krijgt een code en je bevestigt. Dat geldt dan als ticket dat je aan de chauffeur toont. Vroeger kon dat alleen via Proximus. Er is intussen onderhandeld met BASE en Mobistar en er is een akkoord bereikt. De drie grote providers bieden die service nu dus aan. De Lijn en de drie providers hebben daar vandaag dan ook over gecommuniceerd.

De heer Jan Roegiers: Het kan dus vanaf vandaag?

Minister Hilde Crevits: In principe kan het vanaf vandaag. Ik heb dat bericht nog eens opgevraagd. Het kan hier dan uitgeprint worden en u krijgt het mee. Daar staat alle informatie in.

De heer Dirk de Kort: Minister, we zijn in blijde verwachting. Laten we uitgaan van de veronderstelling dat de IPA-partners zeggen: ecochequehouders zijn ook vakbondsleden en belastingbetalers, en als er iets groen is in finaliteit, dan is het wel het gebruik van openbaar vervoer, dus laten we dat ook openstellen voor abonnementen. Dan ga ik ervan uit, afgaand op het enthousiasme dat af en toe uit uw antwoord opklonk, dat u de mogelijkheid zult creëren om abonnementen bij De Lijn te kunnen betalen met ecocheques.

Wat betreft de aankoop van individuele vervoertickets, zou ik aanraden om het toch te doen waar het kan, bijvoorbeeld in de Lijnwinkels. Maar het kan ook op bussen. Verplicht mensen dan eventueel om meerdere tickets te kopen. Dat zijn opnieuw verplaatsingen die je zo verzekerd krijgt.

Mensen krijgen op die manier een zinvolle bestemming voor de ecocheques. We kennen allemaal de verhalen van mensen die daarmee in hun portefeuille of in een lade blijven zitten. Dat is loon dat mensen krijgen. Men heeft dat gecreëerd omdat men anders te veel verliest aan fiscaliteit en sociale bijdragen. Vandaag zijn de aanwendingsmogelijkheden daarvoor eigenlijk veel te beperkt. Hier kun je mensen helpen om een zinvolle bestemming te geven aan loon waarvoor ze gewerkt hebben; je kunt er een stukje vergroening van de samenleving mee mogelijk maken én je kunt de economie er een duw mee in de rug geven.

Maak dat dus mogelijk waar het kan zonder abominabele administratieve problemen te creëren voor buschauffeurs en zonder de stiptheid te hypothekeren. Wat mogelijk is, moet je doen, altijd redenerend vanuit het oogpunt van de reiziger en de belastingbetaler, wat in dezen samenvalt. Hij mag dat ook verwachten van het beleid.

Ik ben alleszins blij dat, als de IPA-partners die mogelijkheid creëren voor abonnementen, we dat alvast zullen doen voor De Lijn, want dat gaat toch ook over een grote groep, waardoor die mensen perspectief krijgen voor hun ecocheques.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het diversiteitsrapport van De Lijn - 605 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het niet halen van de streefcijfers voor vrouwen bij De Lijn - 661 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, vier jaar geleden heeft De Lijn zichzelf een aantal doelstellingen inzake diversiteit opgelegd. Een voorbeeld hiervan is dat De Lijn zou proberen tegen 2010 een sprong van 16 procent naar 25 procent vrouwelijke chauffeurs te maken. Ondertussen heeft De Lijn cijfers vrijgegeven waaruit blijkt wat hier na die 4 jaar van is terechtgekomen.

Dat rapport is zeker niet helemaal negatief. Wat allochtonen betreft, doet De Lijn het zelfs beter dan de quota die zijn vooropgesteld. Wat het kader en de bedienden betreft, worden quota nagenoeg of zelfs helemaal bereikt.

Wat de chauffeurs betreft, blijft De Lijn echter op 16 procent steken. Op directieniveau is het aantal vrouwen zelfs gedaald. Er is gestart met 19 procent bij de afdelingshoofden en de directeurs. Nu is het 15 procent. Het streefcijfer is 25 procent. Bij de Vlaamse overheid als geheel is het streefcijfer voor 2015 zelfs 33 procent. Op dat vlak heeft De Lijn echt wel iets in te halen. Daar wil ik het nu eigenlijk niet echt over hebben. Ik wil me hier vooral op de chauffeurs toespitsen.

Mijn eerste vraag is vrij algemeen. Welke maatregelen heeft De Lijn genomen om die doelstellingen te halen en om het aandeel van de vrouwen in de organisatie te verhogen? Hoeveel hebben die maatregelen gekost? Indien ze zo weinig succes hebben gehad, mogen we ook weten hoe dat komt en hoeveel die onderdelen van het diversiteitsplan hebben gekost.

Volgens De Lijn is het beroep van chauffeur gezinsonvriendelijk. Daarvan gaan mijn haren rechttop staan. Het beroep moet dan immers even gezinsonvriendelijk zijn voor vaders als voor moeders. Volgens mij moet De Lijn een gezinsvriendelijk personeelsbeleid voeren. Hoe kan dit worden verbeterd? Zijn in dit verband al plannen gemaakt? Is De Lijn hiermee bezig?

We hebben het hier al regelmatig gehad over lijnen die tijdens de spits overbezet blijken. Dit is uiteraard niet overal het geval. De frequentie van bepaalde lijnen zou echter misschien moeten worden verhoogd. Een eerste stap is natuurlijk de vergroting van de bussen zelf. Hoewel dat meestal gebeurt, moeten op een bepaald moment misschien toch extra bussen worden ingezet.

Dit creëert natuurlijk organisatorische problemen. Dit betekent immers dat De Lijn dan gedurende een paar uurtjes een chauffeur nodig heeft die nadien weer minder nodig is. De vraag is wat die mensen dan na de spits moeten doen. Ik kan me voorstellen dat hierdoor een en ander verloren gaat.

Mensen met een grotere gezinslast zoeken dikwijls tijdelijke betrekkingen. Ik vraag me dan ook af hoeveel chauffeurs deeltijds bij De Lijn werken. Wordt dit gepromoot? Werkt De Lijn met gezinsvriendelijke werkroosters? Is De Lijn hier voldoende mee bezig?

Ik wil ook de vraag over de sanitaire voorzieningen herhalen die ik tijdens de plenaire zitting van 2 juni 2010 heb gesteld. Vooral het Algemeen Christelijk Vakverbond (ACV) ligt als vakbond constant op de loer. Dit element wordt vaak in verband met de vrouwonvriendelijkheid van het chauffeursberoep aangehaald. De minister heeft toen verklaard dat er op een aantal plaatsen geen gescheiden toiletten voor mannen en vrouwen waren, dat een tachtigtal sanitaire installaties moest worden bijgebouwd of aangepast en dat al die pijnpunten, op een tiental na, tegen het einde van dit jaar zouden worden weggewerkt. Hoe staat het hiermee? Zijn die pijnpunten weggewerkt?

De minister heeft toen eveneens vermeld dat ze, samen met het bedrijf, op zoek zou gaan naar een uniforme onderhoudsovereenkomst voor heel Vlaanderen. Hoewel dit allicht iets moeilijker is, vraag ik me toch af of in dit verband verdere stappen zijn gezet. Samengevat vraag ik om een stand van zaken in verband met de beloofde bijkomende sanitaire voorzieningen en met de verbetering van het onderhoud van sanitair. Hoe staat het hiermee?

Minister, mijn laatste vraag is weer vrij algemeen. Handhaaft de huidige directie de doelstellingen die toenmalig directeur-generaal Lieten vier jaar geleden heeft vooropgesteld? Bent u van plan De Lijn een aantal vragen voor te leggen? Bent u van plan de doelstellingen naar beneden of zelfs naar boven bij te stellen? Wordt dit opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst, die de Vlaamse Regering pas morgen zal goedkeuren? Welke maatregelen moeten volgens u worden genomen om de quota te halen of op zijn minst tegen 2015 hogere cijfers te bereiken?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, eigenlijk vind ik het spijtig dat vrouwen deze vragen om uitleg moeten stellen. Het zou de mannen sieren indien ze deze problematiek ook eens zouden aankaarten. Dit is een oproep in functie van het volgend diversiteitsrapport. De cijfers zouden ook door onze mannelijke collega's kritisch moeten worden geanalyseerd.

Wat de cijfers betreft, zal ik niet herhalen wat mevrouw Brouwers net heeft verklaard. Ik heb deze vraag om uitleg opgesteld op basis van artikelen die we in de pers hebben gelezen. Het diversiteitsrapport zelf heb ik echter nergens kunnen terugvinden. Is het mogelijk het volledig rapport aan ons over te maken?

Zoals mevrouw Brouwers al heeft verklaard, haalt De Lijn de streefcijfers voor managementfuncties, chauffeurs en technische beroepen niet. Ik heb het altijd over streefcijfers, omdat ik niet houd van het woord 'quota'. Men moet geen quota nastreven, wel cijfers. Als twee personen gelijkwaardig zijn voor een functie, dan moet men ernaar streven om de vrouw aan te werven. Het woord 'quota' is te zwaarwichtig. Dat zou een te discriminerend effect hebben op de mannelijke collega's. *(Opmerkingen van de heer Eric Van Rompuy)*

In het geval van streefcijfers zou men bij gelijkwaardigheid kiezen voor de vrouw. Als men met quota werkt, zou men bijna kunnen concluderen dat er ook bij een ongelijkwaardigheid gekozen wordt voor de vrouw. Dat is een beeld dat ik absoluut niet wil verbinden aan deze vraag. Daarom heb ik het altijd consequent over streefcijfers.

Minister, in het Vlaamse gelijkkansenbeleid wordt sinds 2005 ook gewerkt met de opencoördinatiemethode (OCM) voor het integreren van een gelijkkansenperspectief in elk Vlaams beleidsdomein. Minister Smet stelt in de beleidsbrief Gelijke Kansen dat de verschillende leden van de regering gezamenlijke doelstellingen afspreken op het vlak van gelijke kansen en elk van hen verantwoordelijkheid heeft om die te realiseren binnen het eigen bevoegdheidsdomein. Met betrekking tot gelijke kansen voor vrouwen stelt de beleidsbrief dat mannen en vrouwen evenwichtig moeten kunnen participeren aan het maatschappelijke leven.

Ook in uw beleidsbrief schenkt u de nodige aandacht aan het gelijkkansenbeleid. De operationele doelstellingen rond evenwichtige participatie van mannen en vrouwen in

zichtbare functies vormen, volgens uw beleidsbrief, een continu aandachtspunt binnen de instellingen van het beleidsdomein. Deze doelstellingen en de OCM gelden uiteraard ook voor de vervoersmaatschappij De Lijn. Uit het recent bekend geraakte diversiteitsrapport van De Lijn blijkt echter dat de beoogde cijfers voor vrouwen niet gehaald worden, integendeel. Er is geen verbetering en in een aantal gevallen gaat ze er in de cijfers zelfs op achteruit.

Minister, kunt u het niet behalen van de beoogde streefcijfers verklaren? Mevrouw Brouwers heeft al de argumenten van De Lijn aangehaald, maar ik had ook graag uw verklaring gehoord. Is die gelijklopend of niet? Welke acties zult u ondernemen om alsnog de beoogde streefcijfers te halen en binnen welke termijn denkt u dit te bewerkstelligen? Hebt u daar concrete doelstellingen voor opgesteld? Is hierover overleg met minister Smet in het kader van het gelijkkansenbeleid? Worden er acties ondernomen of erin voorzien over de beleidsdomeinen heen in het kader van OCM, bijvoorbeeld met departement Onderwijs of de VDAB, om genoeg opportuniteiten te creëren voor vrouwen om technische beroepen aan te leren en de seksegregatie bij de studiekeuze weg te werken? Voert u hieromtrent overleg met de bevoegde ministers?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, ik zou willen aansluiten bij wat de beide vrouwelijke collega's hebben gezegd. Ik hecht meer belang aan het solliciteren voor een vacature met een bepaald imago ten aanzien van de sollicitant. Ik denk niet dat De Lijn een slecht imago heeft ten aanzien van mannelijke of vrouwelijke sollicitanten. Ik wil benadrukken dat ik het niet erg vind dat de vooropgestelde quota niet worden gehaald. Het is perfect mogelijk dat de vrouwelijke sollicitanten niet zo geïnteresseerd zijn in die jobs. Dat heeft alles te maken met de aantrekkelijkheid van de soort jobs. Er zijn soms quota. Op zich vind ik het echter niet erg dat die quota niet altijd gehaald worden, omdat het misschien te maken heeft met de aantrekkelijkheid en de soort functie voor bepaalde vrouwen en mannen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal eerst even ingaan op de opmerking van mevrouw Smaers. Binnen het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) bestaat zoiets. Vorig jaar was er een proefproject. Het ging om vrouwelijke ingenieurs, of diensthoofden of werkleiders. Er werd nagegaan hoe men een sollicitatie kan uitschrijven die specifiek aantrekkelijk is voor vrouwen. Er bestaat een hele lijst met zaken die belangrijk zijn. Het was heel vreemd, maar het is effectief zo dat men vrouwen op een andere manier aantrekt dan mannen. Ik wist dat ook niet. Ja, mijnheer Decaluwe, soms leert men nog iets bij. Ik ken er wel de resultaten niet van. Ik weet niet of het voor De Lijn toepasbaar is. Er is echter wel wat basismateriaal beschikbaar.

Mevrouw Brouwers, ik kan u melden dat de Vlaamse overheid zichzelf streefcijfers oplegt om ervoor te zorgen dat de diversiteit in de samenleving weerspiegeld wordt in het personeelsbeleid. Op zich is dat een eerbare doelstelling. Elke minister moest ook voor zijn of haar beleidsdomein een eigen streefcijfer bepalen en alle entiteiten moesten een gelijkkansen- en diversiteitsplan indienen. Eind 2006 werden streefcijfers voor De Lijn vastgelegd. In se houden die weinig verband met de beheersovereenkomst. Ze zitten in een apart plan. De Vlaamse overheid moet een eigen kansen- en diversiteitsplan opmaken. Men gaat nu ook na of het moet worden bijgestuurd worden of niet.

Ik geef u de cijfers voor De Lijn. Het zijn ambitieuze cijfers, maar dat wisten we al. Anders zou die vraag niet gesteld zijn. Voor vrouwen zijn er streefcijfers vastgelegd per functiecategorie omdat er grote verschillen zijn in de vertegenwoordiging van vrouwen in de verschillende categorieën. Voor chauffeurs is het streefcijfer 25 procent; voor de technische diensten 4 procent; voor bedienden 40 procent, voor controleurs 15 procent; voor afdelingshoofden en directeurs 25 procent en voor het kader 33 procent.

Alle maatregelen die De Lijn sinds 2006 heeft genomen, staan vermeld in de diversiteitsplannen die werden ingediend bij de dienst Emancipatiezaken van de Vlaamse overheid. Het gelijkheids- en diversiteitsplan 2010 bouwde verder op het diversiteitsplan 2009. Op het vlak van instroom concentreert De Lijn zich vooral op een verhoging van de instroom van vrouwen, vooral in de traditioneel eerder mannelijke functies, en van de instroom van personen van allochtone afkomst. Daarnaast werd in het plan 2009 – en dus ook in het plan 2010 – meer nadruk gelegd op instroom van personen met een arbeidshandicap. Naast het werken aan de instroom wil De Lijn ervoor zorgen dat het werken binnen de organisatie aantrekkelijk blijft voor de bestaande kansengroepen. Daarom werden, in het verlengde van het diversiteitsplan 2009, initiatieven als kinderopvang en de verbetering van sanitaire voorzieningen op het terrein verder uitgebouwd. Verder werd er een pilootproject gestart rond de planningsorganisatie van exploitatie waarbij een aanpak van ‘persoonsvriendelijk roosteren’ zal worden getoetst. Dit zou de combinatie werk/gezin ten goede moeten komen. Dergelijke initiatieven stellen het algemene welzijn van alle medewerkers van De Lijn voorop, niet alleen van de kansengroepen. Tot slot wil De Lijn via eigen communicatie en medewerking aan sensibiliseringsacties binnen de Vlaamse overheid het thema diversiteit blijvend onder de aandacht van de personeelsleden brengen.

U vraagt naar de oorzaken van het niet behalen van die cijfers, mevrouw Jans. Ik geef een kort overzicht van de situatie eind 2009. Het totale percentage vrouwen bij De Lijn is in 2009 gelijk gebleven en bedraagt 18 procent van het totale personeelsbestand. Vrouwen zijn het minst vertegenwoordigd bij de loontrekkenden, dat zijn de chauffeurs en technische diensten. Het is net deze groep die de grootste groep vormt binnen het personeelsbestand van De Lijn. Bij de bedienden is er een vertegenwoordiging van 34 procent, wat toch een stijging is van 2 procent ten opzicht van 2008. Op directieniveau had De Lijn 18 procent vrouwen eind 2009, er zijn 8 mannelijke en 2 vrouwelijke directeuren en 1 mannelijke waarnemend directeur-generaal. Bij de afdelingshoofden is 16 procent vrouw, er zijn 36 mannen en 7 vrouwen. Dit is een lichte daling ten opzichte van 2008. Er zijn namelijk 2 vrouwelijke afdelingshoofden minder door interne mobiliteit. Eén werd gepromoveerd tot directeur, de andere is regiomanager geworden. Het is niet zo dat ze het plots niet meer zagen zitten, ze hebben een carrièrewending gemaakt. Bij het ruimere middenmanagement, het kader dus, is 32 procent vrouw, er zijn 223 mannen en 107 vrouwen. Dat is een lichte stijging ten opzichte van 2008. Bij de recente benoeming van de nieuwe leden van de raad van bestuur van De Lijn in 2010 is er een vrouwelijke vertegenwoordiging van 36 procent.

Het niet halen van de beoogde streefcijfers voor vrouwen heeft verschillende oorzaken. Er zijn minder nieuwe aanwervingen gebeurd. De Lijn moet ook besparen. Spontane afvloeiingen worden niet vervangen. Zo worden er ook geen vrouwen in dienst genomen. De streefcijfers zijn sinds 2008 ook opgenomen in de individuele doelstellingen van alle directeuren. Dat is belangrijk. Iedere directeur moet de doelstellingen individueel nastreven. Dat zorgt ervoor dat het topmanagement actief dit beleid steunt. De recente besparingen maken het echter moeilijk.

Het is zeer moeilijk om meer vrouwen aan te trekken voor bepaalde jobs. Na een zeer geleidelijke stijging van het aantal vrouwelijke chauffeurs de laatste jaren, lijkt er nu min of meer een status quo bereikt. Ik probeer een aantal oorzaken die De Lijn mij heeft doorgegeven met u te delen. Het beroep van chauffeur is traditioneel een beroep dat als ‘mannelijk’ beroep gezien wordt, waardoor vrouwen minder geneigd zijn zich kandidaat te stellen voor een dergelijke job. De werkuren zijn onregelmatig, de vrouwen kampen daarmee. Daarenboven worden nieuwe chauffeurs ingeschakeld als reservechauffeur. Dat bemoeilijkt de gezinsplanning, zodat de job minder aantrekkelijk lijkt.

Heel weinig vrouwen kiezen voor een technische opleiding en dus zijn er weinig vrouwen op de arbeidsmarkt die beschikken over de nodige scholing en competenties op dat vlak. Er is dus weinig of geen aanbod van vrouwelijke kandidaten voor de specifieke technische functies.

Mevrouw Brouwers, u vraagt naar de gezinsonvriendelijkheid van de baan en de frequentieverhoging. Door de nog steeds klassieke taakverdeling in de meeste huishoudens, komen we uit bij de volgende cijfers. In 2008 werkte in Vlaanderen 42,7 procent van de werkende vrouwen deeltijds tegenover 7,1 procent van de mannen. Veel meer vrouwen dan mannen werken deeltijds. Bovendien is er een verschil is tussen bedienden en chauffeurs. Bij de bedienden is deeltijds werken bijvoorbeeld enkel 's morgens perfect mogelijk. De Lijn geeft mee dat dit zelden wordt toegepast omdat er weinig vraag naar is vanuit het deeltijds werkende personeelslid. Men verkiest in het merendeel van de gevallen om volle dagen thuis te blijven. Indien het personeelslid er voor kiest om enkel 's morgens te werken kan dat wel worden toegestaan. Het statuut staat dat toe. Voor de chauffeurs, binnen de organisatie van de exploitatie, ligt dat een beetje moeilijker. De concrete toepassing van deeltijds werken verschilt van regio tot regio. Deeltijds werken kan bijvoorbeeld door één week wel, één week niet te werken of bijvoorbeeld de ene week twee dagen te werken en de andere week drie. Dit is afhankelijk van de dienstnoodwendigheden en de vraag van het personeelslid. Momenteel werkt ongeveer 18 procent van het personeelsbestand van De Lijn deeltijds. Voor chauffeurs wordt deeltijds werken altijd toegestaan.

Ook is het zo dat beginnende chauffeurs niet starten in een vaste rol – dus met vooraf gekende diensten en werkdagen –, maar wel als reservechauffeur. Zij worden ingezet om diensten te vervangen van chauffeurs die met vakantie zijn, of langdurig of plots ziek zijn. Reservechauffeurs weten ongeveer een maand op voorhand welke dagen ze moeten werken en weten ten vroegste een maand op voorhand welke dienst – vroege, late – ze dan hebben. Dit laatste kan echter in sommige gevallen nog gewijzigd worden tot 24 uur voor aanvang van de dienst. Er wordt dus wel wat flexibiliteit gevraagd. De periode dat men reservechauffeur is, kan ook sterk verschillen van enkele maanden tot enkele jaren. Dit is afhankelijk van intern personeelsverloop.

De Lijn geeft aan dat volgende acties mogelijk zijn om gezinsvriendelijker arbeidsomstandigheden te creëren. Men kan het personeel meer inspraak geven bij de keuze van hun diensten. Er zijn voorbeelden in het buitenland waar het personeel zelf meer keuze heeft bij de samenstelling van het dienstenpakket, daarbij rekening houdend met anciënniteit en andere voorwaarden. Er is hier al eens een discussie over geweest. Men moet dit ook wel objectiveren en het moet zorgzaam gebeuren. Men zou ook deeltijdse contracten kunnen geven op vaste dagdelen, bijvoorbeeld enkel tijdens de ochtendspits.

Tot slot wens ik wel te benadrukken dat de diensten van de chauffeurs altijd gebonden zijn aan de dienstregelingsuren van de bussen: vroege en late diensten zullen steeds blijven bestaan. De dienstverlening moet wel worden gegarandeerd.

Ik heb aan De Lijn gevraagd om een aantal pijnpunten rond de sanitaire voorzieningen op te lossen. Er zijn enerzijds de laatste tijd veel lokale initiatieven genomen om de kwaliteit van de sanitaire voorzieningen te verbeteren. Anderzijds wordt momenteel gewerkt aan een globaal bestek voor de uitbreiding van het aantal en/of het verhogen van de kwaliteit van de mobiele voorzieningen. In totaal stonden er 45 voorzieningen op de planning. Momenteel maakt De Lijn een volledige inventarisatie op, die eind december beschikbaar zou zijn. Hierbij wordt ook rekening gehouden met de herschikkingen van de diensten zodat de chauffeurs tijdens hun stationnement de nodige tijd en de mogelijkheid hebben om gebruik te maken van het sanitair.

Wat het onderhoud betreft, heeft De Lijn gemeld dat er voor de mobiele toiletten afspraken zijn met de leverancier inzake het onderhoud. Voor de eigen infrastructuur van De Lijn is het onderhoud meegenomen in het onderhoud van de gebouwen.

Momenteel beraadt De Lijn zich over het bijstellen of het behouden van de streefcijfers. Welke acties kan men ondernemen? Ik heb er al een paar vermeld, gaande van kinderopvang tot gezinsvriendelijk roosteren. De streefcijfers moeten niet in de beheersovereenkomst komen, maar wel in het diversiteitsplan. Het is wel zo dat in de nieuwe beheersovereenkomst

uiteraard verwezen zal worden naar het diversiteitsplan dat jaar na jaar moet worden bijgespijkerd.

Mevrouw Jans vroeg of er al overleg met minister Smet was geweest. Ik verwijs in eerste instantie naar de dienst Emancipatiezaken. De dienst Emancipatiezaken maakt jaarlijks een gelijkekansen- en diversiteitsplan op. Ik denk dat je het plan op het internet kunt vinden. In dat plan vat men de acties van het voorbije jaar van de verschillende entiteiten samen. Er is overleg met minister Smet, maar zeer belangrijk is dat elk diensthoofd de diversiteitsnormen heeft opgenomen in zijn personeelsplannen.

Er is regelmatig overleg tussen De Lijn en de VDAB en er werden reeds diverse gezamenlijke projecten opgestart, onder meer rond de technische beroepsopleiding. Ik zal laten nagaan hoe het is gegaan met het vrouwvriendelijk aanwerven en of het systeem ook door De Lijn wordt toegepast.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord.

Men start dus blijkbaar als reservechauffeur en dan wordt men ingezet op de meest onmogelijke momenten van de dag. Er zal weinig structuur in zitten, en dat vind ik toch wel een rem op het aanwerven van jonge mensen met jonge kinderen. Misschien moet men eens onderzoeken of dit moet blijven bestaan.

Ik ben wel zeer blij dat men meer wil gaan inzetten op de deeltijdse contracten op vaste dagdelen zoals tijdens de spits.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

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

Het feit dat de streefcijfers zijn opgenomen in de individuele doelstellingen van de directeurs is zeer belangrijk. Daardoor wordt de aandacht er constant op gevestigd.

Bij de redenering die men maakt om aan te tonen dat er minder vrouwen bereid zouden zijn om als chauffeur te werken wegens de onregelmatige werkuren, heb ik een bedenking. In de zorgsector zijn bijna voor 95 procent vrouwen tewerkgesteld en is er dezelfde problematiek. Daar is er geen probleem om vrouwen aan te werven. Integendeel, men vindt geen mannen. Het lijkt me toch interessant om dat eens verder te analyseren en na te gaan of dat daadwerkelijk de reden is.

Mijn vraag is om daar een grondige analyse aan te wijden en eventueel een bevraging te doen bij potentiële kandidaat-sollicitanten of wat dan ook, om daar eens dieper op in te gaan. Ik heb het gevoel dat wat als hoofdreden wordt aangehaald, niet echt de juiste basis is om conclusies uit te trekken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik neem de twee fundamentele opmerkingen die gemaakt zijn mee. Ik zal dat als bevoegd minister zorgzaam opvolgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sluipverkeer in randstedelijke en andere gemeenten en de ondersteuning in het bestrijden ervan door de Vlaamse overheid

- 649 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verkeersmanifest van een gps-leverancier
- 697 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, veel Vlaamse gemeenten in randstedelijke regio's en in de buurt van het hoofdwegennet kreunen steeds meer onder sluipverkeer. Dat is recent vaak genoeg in de pers geweest.

Er zijn verschillende oorzaken. Er is de verzadiging van het hoofdwegennet, de aanvoerwegen naar dit net, waaronder vooral gewestwegen, en het massale gebruik van de gps die de autobestuurders via de kortste weg leidt in plaats van langs de aangewezen weg. Er is een blijvende tendens van toename van het sluipverkeer op het onderliggend wegennet. Natuurlijk is het feit dat er steeds meer autoverkeer komt, daar niet vreemd aan.

Veel gemeenten blijken echter te worstelen met hoe ze dat probleem moeten oplossen. Lokale maatregelen zijn niet altijd efficiënt of leiden tot een verschuiving van de problematiek naar buurgemeenten. Ook qua methodiek is er geen eenduidigheid van aanpak. Onlangs kwam de gemeente Edegem in het nieuws met de aankondiging dat ze het sluipverkeer in een bepaalde straat zou aanpakken door de invoering van een tolheffing voor niet-Edegemnaren. Dat lijkt me niet de aangewezen manier, maar het wijst er wel op dat de gemeenten met de handen in het haar zitten.

Minister, u en uw federale collega reageerden hierop door te stellen dat u het niet aangewezen vond dat dergelijke maatregelen ingevoerd worden. U verwees daarbij onder andere naar de initiatieven die de Vlaamse Regering neemt omtrent de aanpak van de congestieproblemen in het Antwerpse, met onder andere de ondertunneling van de R11. De aangekondigde initiatieven zijn natuurlijk zeer goed, maar blijkbaar is er toch nood aan meer ondersteuning. Gemeenten worden geconfronteerd met een bovenlokaal probleem dat zij zelf niet altijd kunnen aanpakken. Onzes inziens zou de Vlaamse overheid iets meer moeten doen om de gemeenten daarin te ondersteunen en hen bijvoorbeeld in een intergemeentelijk verband te begeleiden.

We hebben natuurlijk de mobiliteitsconvenanten, die we daarnet hebben besproken, waarbij er een subsidie kan worden verkregen voor de opmaak van een mobiliteitsplan, al dan niet intergemeentelijk. Ik veronderstel dat daar ook het nodige overleg bij te pas komt. Dat blijkt echter niet te volstaan. Ook in het kader van de herinrichting van gewestwegen moet worden bekeken wat er kan worden gedaan om sluipverkeer te vermijden, want bij het afsluiten van bepaalde toegangen tot gewestwegen kan het natuurlijk zijn dat er op een andere plaats weer problemen veroorzaakt worden. Het is de verantwoordelijkheid van de Vlaamse overheid om verkeer langs gewestwegen te kanaliseren naar het hoofdwegennet. Sturing is hierbij noodzakelijk.

Minister, welke initiatieven neemt u om gemeenten te ondersteunen in de aanpak van sluipverkeer, naast de mobiliteitsconvenanten? In welke mate worden lokale initiatieven met betrekking tot de aanpak van sluipverkeer systematisch opgevolgd door uw administratie om ervoor te zorgen dat de problematiek zich niet verplaatst naar aanliggende gemeenten? In welke mate wordt er bij de herinrichting van gewestwegen rekening gehouden met het feit dat het gebruik van het onderliggende wegennet moet worden beperkt?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, mijn vraag gaat niet specifiek over sluipverkeer. Het is een andere discussie, namelijk over het verkeersmanifest van TomTom. TomTom is een wereldspeler op het gebied van navigatiesystemen en stelde enkele weken geleden zijn verkeersmanifest ‘Op een missie om verkeersopstoppingen te verminderen, voor iedereen’, voor.

In dit manifest wordt een oplossing voorgesteld om files te verminderen, niet door de aanleg van nieuwe wegen, maar wel door het efficiënter gebruik van de bestaande verkeersstromen. Er wordt gestreefd naar een reistijdvermindering van 5 procent op het moment dat er files zijn. Daarvoor gebruiken het bedrijf een navigatiesysteem dat de bestuurder afleidt naar de route met de minste files. TomTom wil daarvoor de belangrijkste spelers, de overheden, instanties, ondernemingen en individuen, samenbrengen om samen naar een oplossing te zoeken. Het wil zeker de overheden hierbij betrekken.

Wat mij betreft, kunnen er wel wat kanttekeningen worden geplaatst bij het initiatief van TomTom. De oplossing gaat er immers in de eerste plaats van uit dat de bestuurders gebruik maken van zijn navigatiesysteem. De commerciële invalshoek is zeker niet ver te zoeken. Wel is het zo dat hoe meer bestuurders dit systeem gebruiken, hoe efficiënter het werkt. Ook de gevolgen van het theoretisch model op de lokale wegen moeten in acht worden genomen. Het risico is namelijk groot dat de kortste, en snelste, weg tijdens de spitsuren via het lokale wegennet loopt zodat dat het systeem het sluipverkeer verder dreigt in de hand te werken, wat zeker niet de bedoeling kan zijn.

De schat aan informatie die TomTom in de loop der jaren verzameld heeft, mag echter niet onbenut blijven. De gegevens van het bedrijf over verkeersstromen kunnen van grote waarde zijn bij het verder uitbouwen van het mobiliteitsbeleid en bij het zoeken naar oplossingen voor de mobiliteitsproblematiek. Een dergelijke belangrijke speler op de mobiliteitsmarkt zou betrokken kunnen worden in het mobiliteitsvraagstuk. Deze vorm van partnerschap moet er ook toe leiden dat er op bepaalde vlakken duidelijke afspraken kunnen worden gemaakt, bijvoorbeeld in het kader van het ontmoedigen van sluipverkeer op het lokale wegennet. Daarom lijkt een zekere vorm van samenwerking met TomTom en eventuele andere gelijkaardige spelers op de markt aangeraden.

Minister, hoe staat u tegenover het verkeersmanifest dat TomTom voorstelde? Had u over dit onderwerp al contact met TomTom of met andere dergelijke spelers op de markt? Zal er in de toekomst een vorm van samenwerking komen tussen de Vlaamse overheid en TomTom of andere spelers op de markt? Zult u de informatie waarover TomTom beschikt, op een of andere manier aanwenden bij het verder uitwerken van uw beleid? Bent u van plan om de problematiek van het sluipverkeer aan te kaarten en om hier samen met de leveranciers van gps-software tot oplossingen te komen teneinde de overbelasting van het lokale wegennet aan te pakken?

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

De heer Steve D’Hulster: Voorzitter, ik was blij met het voorstel uit Edegem in verband met de tolheffing. Voor een keer werd Mortsel niet verketterd wegens de mobiliteit. Maar dit terzijde.

Los van het feit dat ik het uiteraard geen goed idee vond, snap ik de zorg van de schepen die het idee heeft gelanceerd. Sluipverkeer gijzelt gedurende bepaalde uren de inwoners. Steeds meer regio’s worden erdoor verstikt. Mevrouw Eerlingen zei het al: structureel kun je daar weinig tegen doen. De totale mobiliteitsdruk zorgt ervoor dat het verkeer gemakkelijkere wegen zoekt. Als je het sluipverkeer probeert in te perken, zul je ook lokale mensen benadelen, want zij gebruiken die sluiproutes om op hun bestemming te geraken. Het is voor de beleidsmaker heel moeilijk om daar iets aan te doen. Wat je wel kunt doen, en dat proberen wij in onze regio, is proberen om door middel van een bovenlokale aanpak de violen op elkaar af te stemmen en afspraken te maken met betrekking tot circulatieplannen.

Mevrouw Eerlingen heeft groot gelijk als zij stelt dat het handig is als de bovenlokale overheid – of het nu de provincie is of de Vlaamse overheid – het voortouw neemt. Zo kunnen de meningsverschillen die meestal ontstaan als al die gemeenten hun circulatieplannen naast elkaar leggen, worden overstegen. Zo kan er ondersteuning worden geboden aan die gemeenten.

Vlaanderen beschikt nog over een ander instrument dat een meerwaarde zou kunnen bieden: de verkeersbordendatabank. Die moet nu ongeveer zijn afgerond. Sinds 2009 zijn alle verkeersborden gedigitaliseerd en opgenomen in een index. Dat maakt het voor een gemeente veel gemakkelijker om die zaken met elkaar te vergelijken en om tot een afgestemde circulatie te komen. De verkeersbordendatabank zou ook kunnen worden overgemaakt aan de kaartenmakers en gps-leveranciers. Zo zouden de zogenaamd ‘verdwaalde’ vrachtwagens uit het Oostblok iets minder per ongeluk in de wijken terechtkomen.

Die twee maatregelen zouden de schade een beetje kunnen beperken. Maar ik vrees dat je voor een echt structurele aanpak niet anders kunt dan het totale mobiliteitsplaatje wat te downsizen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, collega's, ik wil een algemeen principe tot uitdrukking brengen. Ik ben 100 procent voorstander van een grote gemeentelijke en lokale autonomie. Maar als het gaat over mobiliteit en zeker over wegen, wanneer er in het kader van het doorgaande, zogenaamd verbindende verkeer zeer veel verplaatsingen zijn, dan moet men er altijd over waken dat een ingreep op de ene plaats niet de andere plaatsen hypothekeert.

Mijnheer D'Hulster, ik weet niet of er tussen Mortsel en de problemen in Edegem een correlatie bestaat; ik ben niet voldoende ingewijd in het geheim van de goden, in dit geval de verkeersgoden. Maar, collega's, goede mobiliteit wordt niet uitgedrukt in het aantal uren dat je in de file staat of dat voertuigen vertragen. Ik heb soms de indruk dat dat voor sommigen een bijna ideologische fetisj is.

Minister, ik vind dat gemeenten soms onnodig op de vingers worden getikt. Ik vind de acties die u wilt ondernemen om de gemeenten op het vlak van de mobiliteitsconvenanten meer autonomie te geven, goed. Maar op deze terreinen zouden uw diensten wel een rol kunnen spelen, teneinde ervoor te zorgen dat de mobiliteit goed wordt gekanaliseerd – zeker de mobiliteit van het doorgaand verkeer op wegen die nu eenmaal de opdracht hebben om het doorgaand verkeer goed te laten verlopen. Dat principe moet maximaal worden gevrijwaard en dat moet ook zo blijven.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Het was goed dat mijn collega's hierover een vraag om uitleg hebben ingediend. Maar ik wil een andere invalshoek belichten. Wij moeten, zoals TomTom, de commerciële leverancier van gps-software, kijken naar de congestiereductie. Wij moeten in het voorstel van TomTom congestievermijdend gedrag bewerkstelligen. Maar de overheid moet eerst, onafhankelijk van een commerciële gps-leverancier, een globale visie opstellen met betrekking tot mobiliteitssturing en congestieaanpak en -bestrijding. Als de commerciële leverancier daarin een ondersteunende functie kan leveren, des te beter. Ik heb het manifest van TomTom doorgenomen. Dat lijkt mij vooral een manifest over de eigen gps en het eigen gps-besturingssysteem, dat nodig is om andere en snellere routes te vinden. Dat gaat enkel over routes voor personenvervoer, voor de wagen. Willen we een duurzamere mobiliteit en ook zeker een duurzamere mobiliteitssturing, dan is het vooral van belang een interactie en een integratie tussen informatiesystemen van openbaar vervoer en personenvervoer op gang te brengen.

Minister, het is van belang dat we verder werk maken van dynamische verkeerssignalisatie en dynamisch verkeersmanagement. U hebt daar heel belangrijke aanzetten toe gegeven. Ook in

de begroting 2011 wordt daarvoor extra geld uitgetrokken. Dat kunnen we aangrijpen om ook via die systemen al meer informatie te geven over een duurzame mobiliteitssturing. Als er alternatieve routes voor het personenvervoer mogelijk zijn voor het hoofdwegennet, dan is dat goed, maar ik vind dat er ook informatie moet worden gegeven over de dichtstbijzijnde haltes van het openbaar vervoer en de snelste weg naar de stad vanuit de primaire wegen. Dat moet de eerste inzet zijn met het oog op intelligentere systemen en een betere informatieverlening voor iedereen die deel uitmaakt van het openbaar vervoer, van het personenvervoer, van het mobiliteitscircuit.

TomTom of een andere commerciële leverancier kunnen misschien wel een rol spelen bij die integratie van informatiesystemen, maar ter ondersteuning van die visie en daarin geïntegreerd. Daarnaast moeten we voort werk maken van de doorstroming op het primaire wegennet. Ook de kwestie van de categorisering van de wegen speelt daarbij een rol, namelijk bij het vinden van een oplossing voor het sluipverkeer. Het zomaar ingaan op dit voorstel van TomTom biedt geen antwoord op die problemen van sluipverkeer, integendeel. Wat sluipverkeer betreft, is intergemeentelijke samenwerking uiteraard uitermate belangrijk. We moeten zeker ook voort werken aan het vrachtwagenrouten netwerk. Dat sluit daar ook bij aan. Zo kunnen we vrachtwagens al de ideale route geven, zodat we dat sluipverkeer kunnen weren. Als wordt aangegeven dat het veiliger is dat vrachtwagens routes via bepaalde kernen niet gebruiken, vermijden die vrachtwagens immers die kernen. Ook moeten, om dat sluipverkeer tegen te gaan, de missing links in het vervoersnet worden weggewerkt.

Volgens mij zijn het dus die prioritaire aandachtspunten waar we werk van moeten maken. We moeten dus veeleer het mobiliteitssturend gedrag en het wegwerken van sluipverkeer prioritair behandelen, dan ingaan op het voorstel van TomTom.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: We staan voor een belangrijk schakelmoment. In welke mate zullen we de verkeersbegeleiding in handen geven van privéfirma's? Eigenlijk hebben ze het al in handen. In welke mate zal de overheid proberen daarop in te spelen? Plooit de overheid zich terug op de verkeersinformatie via de vaste infrastructuur langs de wegen, en zal alle verkeersbegeleiding binnen het voertuig langzamerhand via privéspelers verlopen? Dat lijkt me een heel moeilijke afweging.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dit zijn erg uitgebreide vragen, die veeleer onrechtstreeks verband houden met elkaar. Ik zal de vragen dus apart behandelen.

Ik ga eerst in op de TomTom-kwestie. Eigenlijk moet ik toch antwoorden op een vraag die de heer Reekmans heeft gesteld. Ik moet deze commissie immers eerst wat informatie geven voor ik mijn betoog kan voortzetten. TomTom heeft een lijst opgesteld van filegevoelige steden. Ik wil even belichten wat TomTom onder het begrip 'file' verstaat en wat wij ermee bedoelen, tenzij de commissieleden dat al weten. Een klassemment opmaken betekent immers dat er een definitie wordt gebruikt. TomTom gebruikt de IQ Routestecnologie, die de rijnsnelheden van de voorbije twee jaar verzamelt. De informatie van de gebruikers van het systeem wordt gebruikt, wat wel goed is. TomTom definieert stadsverkeer als fileverkeer als een wagenbestuurder maar rijdt met een snelheid van 70 procent of minder van een normaal gemeten snelheid.

In de definitie van 'file' die ons Vlaams Verkeerscentrum hanteert, wordt zowel rekening gehouden met de effectieve snelheid als met de bezettingsgraad, maar ook met specifieke karakteristieken, zoals een scherpe bocht of rode lichten. Die definitie is enkel van toepassing op files op autosnelwegen. Het Vlaams Verkeerscentrum kan die benadering van het begrip 'file' onmogelijk toepassen voor het stadsverkeer, aangezien bij stadsverkeer ook de invloed van verkeerslichten in rekening moet worden gebracht als het gaat over files. Het Vlaams Verkeerscentrum stelt dat het niet zo gemakkelijk is dat te meten in stedelijke agglomeraties.

Dat alles moet in rekening worden gebracht. Tot op vandaag is het dus bijzonder moeilijk om een referentiedefinitie te krijgen van het begrip 'file' die op alles van toepassing is in stadsverkeer. TomTom gebruikt een bepaalde definitie, maar we moeten daar natuurlijk het hele model in kunnen stoppen.

Los van die bedenkingen wil ik erop wijzen dat we een verkeersbordendatabank hebben. We hebben een inventaris van elk verkeerslicht en elk verkeersbord, van alles wat er in Vlaanderen op onze wegen staat en betrekking heeft op het regelen van de snelheid. Dan gaat het dus niet over de reclameborden.

Er is gevraagd om de synergieën ter zake te onderzoeken. Ik ben daar eigenlijk wel een voorstander van. Waarom zouden we die informatie die we toch hebben in onze verkeersbordendatabank, niet ter beschikking stellen van de providers die er sowieso al zijn? Dan denk ik aan de zones 30 en alles wat de intelligentie van het systeem kan vergroten. Een heel andere vraag is of we ons volledig afhankelijk moeten maken van dat systeem. Dat is een andere discussie. Waarom zouden we de gegevens die we hebben, niet ter beschikking stellen zodat ze kunnen worden gebruikt?

TomTom stelt voor om mits het gebruik van navigatietoestellen de bestaande verkeersstromen efficiënt te sturen over het volledige wegennetwerk. Als er files zijn op de autosnelweg, dan zou het volledige onderliggende wegennet actief moeten worden ingeschakeld om de transportcapaciteit van het wegennet te vergroten. De mensen van TomTom gaan ervan uit dat de volledige wegcapaciteit moet worden benut. Er worden wel kanttekeningen gemaakt bij de eventuele gevolgen van de gewijzigde verkeersstroom op de leefbaarheid. Ze hebben daar dus wel aandacht voor.

Wij plegen vandaag al heel regelmatig overleg met die leveranciers van navigatiesystemen en providers. Er zijn ook al een aantal samenwerkingsverbanden opgezet met de privésector. Er zijn ook licentieovereenkomsten gesloten over het hergebruik van overheidsinformatie. Die overheidsinformatie kan dan worden gebruikt voor de ontwikkeling van particuliere, al dan niet commerciële dienstverleningspakketten door serviceproviders.

Het ontwikkelen van een routenavigatiesysteem is door de Vlaamse overheid opgestart. De eerste stap die we hebben gezet, is de verkeersbordendatabank. In het kader van het Europese project, wil het ROSATTE-project in heel Europa de vlotte doorstroming van gegevens over wegsignalisatie bevorderen tussen overheden en kaartenmakers. Er wordt een interface en een samenwerkingsvorm uitgewerkt waarbij de kaartenmakers gebruik kunnen maken van die verkeersbordendatabank. Met onze verkeersbordendatabank zijn wij eigenlijk een pilootproject in het kader van dat Europese project.

De bedoeling van deze samenwerking is onder meer om die navigatiesystemen rekening te laten houden met bepaalde wegen en zones waarlangs verkeersstromen wenselijk niet worden afgeleid. We zetten dat op een verstandige manier in en proberen zo tot een geleiding te komen die bepaalde zones uitsluit en die bepaalde zones preferentieel gaat gebruiken. De bedoeling is bijvoorbeeld vrachtwagens niet actief af te leiden naar dorpskernen, en wagens niet massaal af te leiden naar schoolzones. Ook met de uren zijn er heel wat mogelijkheden. Ik heb daar eens een studiedag over bijgewoond en de mogelijkheden zijn inderdaad enorm.

De Vlaamse overheid doet voor haar beleidsvoorbereidend en -evaluerend werk steeds meer een beroep op verkeersgegevens waarover private partijen beschikken. Ik heb nog tijdens de vorige legislatuur pilootprojecten opgezet. U herinnert zich misschien nog het fameuze pilootproject waarbij we aan de hand van de gegevens van de providers onze filedetectieborden wilden aansturen. Er worden gegevens over de files doorgestuurd en dan lichten de borden op. Het probleem was toen dat de filegegevens maar een kwartier later binnenkwamen en dat iedereen al in de file stond op het ogenblik dat het bord begon op te lichten. De technologie is in twee jaar tijd enorm geëvolueerd. Ik sluit dan ook niet uit dat we daar verder nog in zullen samenwerken.

Voor de Vlaamse overheid is het echter wel van belang om een zekere mate van onafhankelijkheid te behouden wat het herkennen van situaties op de weg betreft. Wij investeren in de ontwikkeling van dat basismetnet en het plaatsen van de basisinformatieborden. Eind 2011 zou er een volledige dekking moeten zijn van de grote borden op het Vlaamse netwerk. Wij willen niet volledig afhankelijk worden van private providers. Bijvoorbeeld bij tunnels moeten er een aantal basisveiligheidssystemen zijn. Dat betekent echter niet dat we verplicht zijn om op een zeer intense manier samen te werken met de providers. Wie met dat systeem werkt – een wandelaar, fietser of automobilist – is erbij gebaat de juiste informatie te krijgen en op een goede manier afgeleid te worden. Als daar goede afspraken over gemaakt kunnen worden, kan dat naast de grote borden een zeer grote toegevoegde waarde betekenen voor wat de afleidingsroutes betreft.

Een andere problematiek is het sluipverkeer. Er is een interessante aanzet gegeven voor wat de Vlaamse overheid kan doen. Elke gemeente heeft haar mobiliteitsplan, maar moet de Vlaamse overheid niet een beetje actiever gaan sturen op dat bovenlokale verkeer? De actualisatie van de mobiliteitsplannen loopt. Wij kunnen daarbij een aantal thema's aanpakken. De verkeersbordendatabank is ook voor de uitbouw van ons vrachtroutenetwerk belangrijk. Ik maak me echter weinig illusies. Zonder het akkoord van de gemeenten waar dat vrachtroutenetwerk passeert, zal het systeem nooit werken. Ook zonder een akkoord van de transportsector zal het niet gaan.

Ik erken dat congestie en filevorming aan de basis kunnen liggen van alternatieve routes die ook berekend worden door die navigatiesystemen maar die dan terecht komen in minder leefbare buurten. Ik heb al grapjes gezien over chauffeurs die in doodlopende straatjes worden gestuurd, en die koppig die weg volgen omdat de gps dat zegt. Doch dat werkt niet altijd. Als we alle informatie aanreiken, zullen de systemen misschien ook beter werken. Als we dan een akkoord kunnen sluiten over bepaalde zones die als niet-preferentieel worden aangereikt, dan is dat een pluspunt.

De manier waarop we met de knelpunten van het ROSATTE-project omgaan, zijn al aangehaald. Nog belangrijk om te vermelden, is dat begin dit jaar een bijkomend onderzoek is gestart bij het Steunpunt Mobiliteit & Openbare Werken, spoor Verkeersveiligheid, over de haalbaarheid van de ontwikkelingen van meer duurzame routenavigatie in Vlaanderen, rekening houdend met meer verkeersleefbaarheidssystemen. Men zal dus kijken naar de relevantie en de haalbaarheid van de routeringsalgoritmen die het mogelijk maken om duurzaam rijgedrag te stimuleren via navigatiesystemen. Het is de bedoeling dat dit over een paar maanden wordt opgeleverd en dat ik dus slimme routeringsalgoritmen krijg, die wellicht met de providers moeten worden besproken.

Daarbij wordt onderzocht of en in hoeverre de bestaande wegencategorisering die we vandaag hebben en de omgevingsparameters hanteerbaar zijn in dit perspectief. Er bestaan categorieën van wegen, maar u kent de bebouwing in Vlaanderen. Op sommige wegen heb je van alles wat, 23 scholen en 27 andere zaken. Op andere wegen heb je dat niet. Categorisering is één zaak, maar die geeft niet altijd een indicatie over de toestand ter plaatse.

Voor het vrachtroutenetwerk is er sinds de bespreking van de beleidsbrief een paar weken geleden niet veel veranderd. Ik heb dat toen uitgelegd en ik denk dat ik dat vandaag niet meer moet doen.

Bij het tot stand komen van de gemeentelijke mobiliteitsplannen is het eventuele gemeenteoverschrijdende karakter van maatregelen uiteraard een belangrijk aandachtspunt. Sinds 1 januari 2008 zijn de gewesten verantwoordelijk voor het toezicht op de aanvullende verkeersreglementen die door de wegbeheerders worden opgesteld. Hiervoor werd een wetgevend kader uitgewerkt in het decreet van 16 mei 2008, er is een besluit van 23 januari 2009 betreffende de aanvullende reglementen en er is een omzendbrief over gemeentelijke aanvullende reglementen op de politie over het wegverkeer van 3 april 2009.

We hebben alle instrumenten in handen om het toezicht met verantwoordelijkheidszin uit te oefenen. Vorige maand heb ik aan mijn administratie gevraagd om bij de voorlegging tot goedkeuring van aanvullende verkeersreglementen een tabel met inlichtingen bij te voegen met informatie over het advies van de gemeente en de naburige gemeenten indien het repercussies heeft op de naburige gemeenten. Misschien is dat lastig voor de gemeenten, maar ik ga het toch doen. Als we toezicht moeten uitoefenen, dan zijn de reglementen een kapstok om na te gaan hoe het zit met de snelheidsregimes. Een van de conclusies van de verkeersdatabank is dat het omhoog en omlaag gaat. We moeten dat actief gebruiken. Dat zal niet zo moeilijk zijn, maar er moet meer en juiste informatie worden verschaft als het grensoverschrijdende reglementen zijn. Misschien vindt u die informatie digitaal. Ik heb ook de tekst van de omzendbrief van 23 april 2009. Eventueel kan die bij het antwoord dat ik heb gegeven, worden gevoegd ([bijlage](#)).

Bij de herinrichting van de gewestwegen wordt rekening gehouden met de wegencategorisering. Hierin is de facto het principe opgenomen om doorgaand verkeer te bundelen op het hogere wegennet, en het onderliggende wegennet – afhankelijk van de wegencategorie – als toeleidend naar een hogere weg te categoriseren. De functie van een lagere weg is toegang verlenen tot een hogere weg. We moeten dus bundelen op de hoogste categorie.

Juist door een koppeling tussen de beleidsplannen op verschillende niveaus – het groot ruimtelijk structuurplan, het provinciale en het gemeentelijke mobiliteitsplan, het Mobiliteitsplan Vlaanderen en dat op het lokale niveau – komen we tot een mooie visie, die ertoe leidt dat de wegencategorisering wordt aangepast aan de realiteit ter plaatse. Die kennis is vandaag nog te veel versnipperd.

De uitwerking op het terrein van die wegencategorisering blijft een opdracht van heel veel partners. Ook het Vlaamse Gewest en de lokale overheden hebben daarin een belangrijke taak te vervullen. De vroegere verbindende wegen tussen twee steden, in veel gevallen met drie rijstroken en dus met die levensgevaarlijke middenstrook, zijn heringericht naar tweemaal één rijstrook met verkeerslichten. Die hebben geen snelle functie meer. Dat is een keuze die we hebben gemaakt omdat er veel lintbebouwing is in Vlaanderen, en omdat we de verkeersveiligheid wilden dienen. Een van de effecten is dat het vroegere intrastedelijke verkeer nu via de snelweg gaat als er een in de buurt is, waardoor die dan meer wordt gebruikt dan vroeger. Daarvan zijn er veel voorbeelden.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, wordt er ook proactief gewerkt naar bepaalde gemeenten, waarvan u weet dat er problemen zijn met sluipverkeer? Denkt u aan een bundeling van de verspreiding van die kennis of worden er ook werkgroepen over opgericht, zodat er een oplossing kan komen?

U zegt dat er een tabel aan de gemeentelijke plannen wordt toegevoegd. Dat is een heel goede zaak. Als de gemeenten die zelf moeten invullen en ze het gevoel hebben dat er misschien repercussies zijn op andere gemeenten, zullen ze misschien terughoudend zijn bij de invulling van de tabellen. Dit moet goed bekeken worden zodat dit op een objectieve manier gebeurt.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor het antwoord, zeker voor wat TomTom betreft. Ik kan uw analyse eigenlijk wel delen. De heer van Rouveroi stelde het nogal cru met zijn vraag of we wel of niet voor private partners kiezen voor de overname. Ik meen dat de piste die u nu gaat volgen, de correcte is. We moeten inderdaad tot een maximale synergie komen en de informatie die aan beide zijden aanwezig is, zowel bij de overheid als bij de privépartners, optimaal aanwenden. Dat moet het uitgangspunt zijn. In welke vorm het zal zijn, of de private partner in bepaalde gebieden zal overheersen of de overheid, dat is niet het issue van deze discussie. Ik denk dat vooral de synergie, het maximale uit de beschikbare gegevens en uit de beschikbare technologie halen, de prioriteit is.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik heb het zo scherp gesteld om ervoor te zorgen dat de minister ook een duidelijk antwoord zou geven en dat is er ook gekomen. Het is een antwoord dat we delen, want het zou heel onverstandig zijn om de verkeersbegeleiding, het verkeerssysteem en de dynamica helemaal te privatiseren.

Minister, 'if you can't beat them, join them' en dat doet u bij dezen. Het lijkt me een verstandige keuze, maar ik stel me daarbij de volgende vraag. Als u veel gegevens die wij kennen, zoals die over de verkeersborden en van het databankensysteem dat u hebt uitgebouwd, aan de providers bezorgt opdat de kwaliteit die de provider aan zijn klanten geeft, zou verhogen, kunnen we dan in ruil niet vragen dat zij ons de data bezorgen waarover u niet beschikt? Dan verloopt dit misschien met gesloten beurzen – al weet ik niet wat de waarde is van die twee dingen. We moeten ook opletten dat we in de samenwerkingsvorm met de privémarktpartijen, geen enorme factuur zullen krijgen. U hebt vandaag nog iets om over te onderhandelen, want u hebt uw gegevens nog niet ter beschikking gesteld. Het is fantastisch dat u dat van plan bent, maar vraag er ook iets voor in de plaats.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Eerlingen, inzake de aanpak van het sluijverkeer en het proactief werken, moeten we ervaringen opdoen. Er gebeuren nu een aantal zaken die ook voor ons nieuw zijn. Ik vond de opmerking van de heer D'Hulster over Mortsel wel grappig, maar natuurlijk moet u ook naar de oorzaak zoeken ... (*Opmerkingen*)

We moeten dus ervaringen opdoen, maar we moeten er ook voor zorgen dat we niet te betuttelend zijn. Gemeenten regelen graag hun eigen vervoer, wij moeten ons beperken tot de essentie. We hebben een toezichtstaak om ervoor te zorgen dat het bovenlokale verkeer zo vlot mogelijk kan verlopen. We moeten die taak actiever invullen, maar we moeten dat doen op een manier die niet te betuttelend is en niet te veel miserie oplevert voor de gemeenten. We moeten het doen op een manier die de efficiëntie en de samenwerking tussen gemeenten verhoogt, bijvoorbeeld inzake snelheidsregimes. Men kan wel in de eigen gemeente of stad een regime invoeren om de inwoners te plezieren, maar men moet ervoor zorgen dat daardoor niet al te veel verandert aan de grenzen van de gemeente. Als ik het goed begrijp zit de regeling als volgt in elkaar. Als een gemeente een snelheidsregime toepast dat gevolgen kan hebben voor een buurgemeente, dan is die gemeente verplicht om een advies te vragen aan de naburige gemeente. Als een gemeente het reglement doorstuurt naar de Vlaamse overheid, dan ziet die dat niet en daarom wordt gevraagd om het document erbij te steken en om aan te kruisen wat het advies was. We moeten immers volledig geïnformeerd zijn om onze toezichtstaak ten volle te kunnen uitoefenen.

Ik neem de suggesties mee om proactief te werken en kennis te verspreiden, maar we zijn nog bezig met het uitfilteren van onze rol om te bekijken op welke manier we een toegevoegde waarde kunnen zijn waardoor de mobiliteit verbetert en geen schoonmoeder die op alle slakken zout legt.

Wat de providers betreft, ben ik blij dat de visie wordt gedeeld. Het is absoluut juist dat we er iets met gesloten beurzen van kunnen maken. Wij krijgen al gegevens, er werden al uitwisselingscontracten opgemaakt. De providers hebben er natuurlijk ook belang bij om enige geloofwaardigheid te kunnen creëren in het databeheer. Er bestaat wel discussie, die is nog niet afgerond, over de vraag of we al ruwe data kunnen afleveren aan providers. De Vlaamse overheid reageert wat defensief op die vraag, want ze verkiest dat die gegevens eerst op hun correctheid worden gecontroleerd. Als verkeerde gegevens worden overgemaakt, zou men tot andere prognoses kunnen komen over bepaalde situaties op de weg. Ik neem de suggesties mee, maar het is evident dat het voor beiden een win-winsituatie moet zijn. We moeten dus proberen om goede contracten op te maken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over sneeuwvrije fietspaden - 677 (2010-2011)

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

De heer Steve D’Hulster: Minister, enkele maanden geleden is uw nieuwe winteractieplan al een eerste keer gebruikt kunnen worden. Afgaand op de positieve reacties van de automobilistenverenigingen en andere gebruikersverenigingen en op basis van een aantal empirische waarnemingen, denk ik te mogen stellen dat dat plan goed lijkt te werken. Het gaat dan over het stroomlijnen van de afspraken tussen de verschillende wegbeheerders en andere partners die ervoor kunnen zorgen dat er bij sneeuwval toch nog kan worden gereden op onze autowegen.

Naar aanleiding van het winteractieplan heeft de Fietsersbond aan de verschillende wegbeheerders extra aandacht gevraagd voor de fietspaden. Naast de autowegen moeten immers ook de fietspaden door een heel aantal mensen gebruikt kunnen blijven worden als het sneeuwt. De Fietsersbond deed een oproep aan alle wegbeheerders om zo veel mogelijk te vegen, omdat strooizout op fietspaden minder effect heeft dan op autowegen. Daarnaast pleit de Fietsersbond voor een plan van aanpak, dat vertrekt vanuit de belangrijkste fietsverbindingen. Je zou het eigenlijk een winteractieplan voor fietspaden kunnen noemen, waarbij je dezelfde filosofie toepast als voor de autowegen: je kijkt eerst naar de volgorde van de belangrijkste fietsverbindingen van het bovenlokale fietsrouten netwerk, en vervolgens ga je afspraken maken met de verschillende wegbeheerders en actoren, om ervoor te zorgen dat ze in de juiste volgorde worden geveegd.

Minister, wat is de huidige strategie om fietsroutes zo snel mogelijk sneeuwvrij te maken of te houden? Hoe evalueert u die huidige aanpak? Zijn er plannen, zoals in de beleidsbrief wordt vermeld, om die aanpak in de nabije toekomst wat bij te sturen? Hoe nabij is die nabije toekomst dan? In hoeverre beantwoordt de huidige aanpak al aan de bezorgdheden die de Fietsersbond u heeft overgemaakt?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, het is jammer dat de heer Peumans er niet is, want ik had eerst wat kritiek willen geven op het onontvankelijk verklaren van mijn vraag om uitleg over de staat van de fietspaden bij winterweer. Dat was een gelijklopende vraag, zij het iets meer gedetailleerd.

Minister, ik sluit me aan bij de vragen van de heer D’Hulster. Mijn vraag om uitleg was er ook op gericht om te weten of er al een evaluatie is geweest in het verleden. Bij vorige discussies over het onderhoud van de wegen zijn de fietspaden ook geregeld aan bod gekomen. U gaf toen als minister aan dat er nog een probleem was en dat u dat verder moest aanpakken. Dat staat overigens ook in uw beleidsbrief. Welke acties zult u ondernemen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega’s, deze winter draait er voor het eerst een winteractieplan. Het crisiscentrum is nu trouwens weer bijeengekomen in Antwerpen. Er is deze namiddag om 14.30 uur een vrachtwagenverbod uitgevaardigd in Wallonië, wat repercussies kan hebben op Vlaanderen.

De manier waarop de diensten op dit ogenblik – De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), het Vlaams Verkeerscentrum – desnoods de hele nacht samen zitten, heeft enorme effecten op het beheersen van winterse omstandigheden. Ik had op voorhand niet gedacht dat dat zo’n effect zou kunnen hebben, maar ik heb het tijdens de voorbije winterprikken meegemaakt dat die mensen dat de hele nacht continu opvolgden. De organisatie van de winterdienst is geregeld per district, maar als zich extreme winterse omstandigheden

aankondigen, zijn een centrale sturing en een goede opvolging van de weersberichten toch wel belangrijk en nuttig.

De weersvoorspellingen hebben ons wel alweer twee keer verrast. Ik heb de winterdienstcoördinator Bruno Heirbrant al één keer bijna kwaad gezien. De sneeuw was aangekondigd rond middernacht, maar hij viel pas om 5 uur. Voor ons is dat een immens verschil. We zitten intussen ook weer een beetje met zoutschaarste, en als je 5 uur te vroeg gaat strooien, is dat strooizout bij wijze van spreken parels voor de zwijnen.

We kunnen met dat winteractieprotocol natuurlijk niet alle problemen oplossen, maar we zien toch een gestegen efficiëntie van de aanpak.

In dat winteractieplan, collega's, zijn de fietspaden mee opgenomen. Ik heb tot mijn plezier een aantal mails gekregen vanuit de Fietsersbond, om mij te melden dat er 'zowaar een veegmachine op het fietspad rijdt'. Ik heb veel dergelijke foto's gezien, wat aangeeft dat er wel degelijk gewerkt wordt. Maar er zijn een aantal praktische problemen. Ik neem de aanbevelingen van de Fietsersbond absoluut mee. Gelet op de aandacht die er is voor het fietsbeleid, lijkt mij dat een evidentie. Er volgt op korte termijn een overleg met de Fietsersbond om in detail te bekijken hoe we de dienstverlening kunnen verbeteren. De eerste vergadering vindt plaats op 11 januari. AWV wilde eigenlijk eind december nog overleggen, maar de Fietsersbond had geen tijd. Er wordt ook met de VVSG overlegd over een optimale dienstverlening. Ik verwijs ook naar het laatste nummer van de Mobiliteitsbrief, waarin een aantal suggesties zijn gedaan.

Hoe is het onderhoud van de fietspadtrajecten vandaag geregeld? In de aannemingscontracten om fietspaden sneeuw- en ijsvrij te houden, wordt bepaald dat de aannemer via oproep door de gewestwegbeheerder bestrooiingen of sneeuwruiming uitvoert, volgens de eenheidsprijzen van het contract.

Het AWV heeft in Vlaanderen 28 districten. Voor elk district is een aannemingscontract getekend om de fietspadtrajecten sneeuw- en ijsvrij te houden. Die contracten zijn er. Volgens die contracten kan bij gladheid of bij sneeuwval in principe 24 uur per dag een beroep op die aannemers worden gedaan. Hier staan alle zaken in die ook in de andere contracten zijn opgenomen.

De interventies worden om veiligheidsredenen niet vaak 's nachts uitgevoerd. Dat ligt bij fietspaden vrij delicaat. Dit kan enkel indien een fietspad voldoende goed is verlicht.

De fietspaden vormen een specifiek geval. Het gaat hier overigens enkel om de fietspaden naast gewestwegen, dit geldt niet voor de gewone lokale wegen. Daarvoor heeft de Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij (OVAM) in subsidies voor de gemeenten voorzien. De gemeenten krijgen een subsidie ter waarde van 50 procent van de veegmachines die ze aankopen. Die machines zijn geschikt om sneeuw mee te vegen. Het strooien van zout blijkt weinig effectief. De paden moeten worden geveegd.

Tijdens de laatste winterprik heb ik zelf de fiets genomen om eens te zien hoe het er in mijn eigen omgeving aan toe gaat. Tot mijn verbazing heb ik in mijn eigen stad gemerkt dat het ene fietspad langs een gewestweg beter dan het andere wordt onderhouden. Dit is blijkbaar contractafhankelijk. De ene aannemer doet dit beter dan de andere.

Het AWV beschikt niet over eigen materiaal om de fietspaden te ruimen of te strooien. Er moeten steeds contracten met externe aannemers worden afgesloten. Die aannemers moeten hun eigen materiaal gebruiken. Wat het strooien op de wegen betreft, is dat aan het veranderen. We zitten daar met een automatisering. Het AWV sluit een contract met een aannemer en geeft die de automatische module. Dit omvat onder meer een gps. Dit betekent dat het AWV de toestellen levert die mogelijk maken met de vrachtwagen te rijden en automatisch te strooien.

Het AWW heeft geen enkele arbeider die zelf met de vrachtwagen uitrijdt. Dat zijn allemaal privéaannemers. Ze krijgen de machinerie mee. Op een bepaald ogenblik zijn een viertal toestellen stilgevallen. Dat heeft niet zo lang geduurd. Het is voor de aannemers tenslotte ook even wennen. Ze moeten zich in die nieuwe contracten inschakelen. De bedoeling is uiteindelijk dit materiaal voor de volle 100 percent te laten gebruiken.

Voor de fietspaden beschikken we hier niet over. Een van de gevolgen is dat de ene aannemer beter materiaal dan de andere gebruikt. Er is dan ook een kwalitatief verschil in de manier waarop het werk wordt verricht.

Daarnaast is er nog een probleem met de behandeling van de niet-aanliggende fietspaden. De rijdsnelheid van die tractortjes is heel laag. Het behandelen van een fietspad is haast de Processie van Echternach. Een traject kost enorm veel tijd. Indien het sneeuwt, kan iemand tot op het einde rijden en vervolgens weer van nul herbeginnen, want het ligt dan in het begin weer vol sneeuw.

Dit wordt nog versterkt door het feit dat er tijdens sneeuwval minder wordt gefietst. Dat geldt niet voor auto's. Ondanks de sneeuw blijven de mensen met de auto rijden. Als het sneeuwt, wordt er echter veel minder gefietst. We moeten echt op het goede moment ruimen.

Om die redenen moeten we veel aannemers vinden die bereid zijn mee te helpen. We kunnen aannemers niet de opdracht geven veel voor hun rekening te nemen. Ze kunnen elk maar een kleine zone verzorgen. We hebben er meer nodig voor de fietspaden dan voor de wegen. Aangezien we ze nu slechts moeizaam vinden, vormt dit een aandachtspunt voor volgend jaar. Indien we zelf meer geschikt materiaal kopen, zullen we misschien meer aannemers bereid vinden om de bestrooiings- of veegwerken langs de fietspaden te verzorgen.

Ik hoop in elk geval dat het niet te veel meer zal sneeuwen. Indien ik zou kunnen, zou ik de sneeuw enkel nog in de parkjes en in de plantsoenen laten vallen. Dit macht heb ik echter nog niet.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik dank de minister voor het uitgebreid antwoord. Ik wil nog even wat verduidelijking vragen. Ik heb het protocol doorbladerd. Volgens de minister zouden de fietspaden hierin zijn opgenomen.

Minister Hilde Crevits: Ik wil er toch even op wijzen dat er een verschil is tussen het winteractieplan en het winteractieprotocol. Het winteractieplan is het plan dat alle acties omvat die het Vlaamse Gewest onderneemt indien het sneeuwt. Het winteractieprotocol is een samenwerkingsovereenkomst met steden, gemeenten, gouverneurs om bij hevige sneeuwval een bepaalde gedragswijze te hanteren.

In het winteractieprotocol staat niets over de fietspaden. Dat is ook niet echt nodig. De vrachtvervoersector heeft daar weinig mee te maken. De Fietsersbond zou hierbij kunnen worden betrokken. We moeten nog eens nagaan welke acties de Fietsersbond eventueel zou kunnen ondernemen. Wat het winteractieplan betreft, zijn contracten afgesloten om de fietspaden in alle districten te ruimen.

De heer Steve D'Hulster: Worden nu, zoals in het kader van het winteractieprotocol gebeurt, al afspraken tussen de verschillende wegbeheerders gemaakt?

Minister Hilde Crevits: Dat gebeurt niet. Het winteractieprotocol houdt trouwens ook niet in dat afspraken worden gemaakt. De gemeenten moeten zelf hun wegen sneeuw- en ijsvrij houden. Ze zijn om een aantal redenen wel bij het winteractieprotocol betrokken.

Het protocol bevat een passage over het beheer van het zout. De gemeenten weten op wie ze een beroep kunnen doen. Indien de Vlaamse overheid op een autosnelweg laat blokstrooien, moeten de omliggende gemeenten worden geïnformeerd. We vinden dat de verkeersinformatie zeer snel en accuraat aan alle partners moet worden overgemaakt.

Om deze redenen is het van belang de steden en de gemeenten bij dit protocol te betrekken. Het protocol stelt echter niet dat de Vlaamse overheid de gemeentelijke wegen zal behandelen. Het is natuurlijk mogelijk dat de heer D'Hulster vindt dat de gemeenten de gewestelijke fietspaden behandelen.

De heer Steve D'Hulster: Dat is niet de bedoeling. Dat begrijp ik.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, volgens mij gebeurt dat op veel plaatsen in de praktijk.

Mevrouw Hilde Crevits: Er zijn een aantal overeenkomsten.

De heer Marino Keulen: Dat gebeurt ook zonder die overeenkomsten. Nood breekt wet. Soms voelen gemeentebesturen zich verplicht de veiligheid te verzekeren van schoolkinderen en van jonge mensen die zich naar een vrijetijdsactiviteit verplaatsen. De gemeente doet dit dan uit verantwoordelijkheidsbesef en zonder een protocol. Het gaat dan vooral om de zwakke weggebruikers. Vaak zijn dit de jongste leden van de gemeenschap, zoals schoolkinderen en dergelijke. De gemeenten willen ervoor zorgen dat zij hun nek niet breken. Ze hebben op dat ogenblik weinig boodschap aan protocollen. In de praktijk nemen gemeenten dit vaak voor hun rekening vanuit hun verantwoordelijkheidsgevoel.

De heer Steve D'Hulster: Er moet natuurlijk niet voor elk fietspad of elke fietsroute een protocol worden afgesloten. Maar ik vind de filosofie achter een protocol heel sterk. Ik herinner me de vorige winter. De fiets-o-strade dwars onze regio. Bepaalde delen waren door het gewest en de gemeenten heel goed onderhouden. Andere gemeenten hadden zich iets minder ingespannen, waardoor eigenlijk het hele traject onbruikbaar werd. Ik vroeg me af of er niet tussen de verschillende wegbeheerders een prioriteitenlijst kan worden vastgesteld om bij een winterprik het bovenlokale fietsroutenetwerk aan te pakken, zodat het sneeuwvrij is.

Minister Hilde Crevits: Twee weken geleden, na de eerste winterprik, heb ik hierover overleg gepleegd. Toen werd gesteld dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) aan alle aannemers de opdracht moest geven om het bovenlokale fietsroutenetwerk prioritair te onderhouden en dat die opdracht zo naar de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) moest gaan.

Als ik het goed begrijp, vraagt u een overleg te organiseren om na te gaan of door een gezamenlijke inspanning van steden, gemeenten en de Vlaamse overheid het prioritaire netwerk accurater behandeld kan worden. Eigenlijk zou het al in orde moeten zijn. Het grootste knelpunt is dat men moet werken met heel wat aannemers, met verschillend materieel. Door die knoop moeten we ook proberen te geraken.

Ik zal zeker rekening houden met de suggestie. Ze is absoluut waardevol. Als we echter geen oplossing vinden voor het probleem met het materiaal, zal het niveau her en der in Vlaanderen ongelijk blijven. Dat is een extra probleem.

De heer Steve D'Hulster: Ik heb nog één bijkomend vraagje, dat u nu niet meteen moet beantwoorden. Hebt u er enig zicht op hoeveel keer de subsidie werd toegekend? Heeft die regeling succes bij de gemeenten?

Minister Hilde Crevits: Dat is een bevoegdheid van minister Schauvliege. (*Opmerkingen van mevrouw Lies Jans*)

De heer Steve D'Hulster: Dan zal ik het antwoord wel aan mevrouw Jans vragen.

De heer Dirk de Kort: U weet dat de procedures bij de OVAM lang duren. Men moet dan echt zin hebben om ze te bestellen.

De heer Ward Kennes: Voorzitter, toen minister Crevits nog voor beide materies bevoegd was, hebben we een dergelijk gesubsidieerd veegtoestel via de OVAM verworven. Idealiter kan het worden ingezet op het moment dat de rest toch besneeuwd is en die toestellen er werkeloos bij staan omdat men de pleinen en de straten niet kan vegen wegens de sneeuw. Dat is een win-winsituatie. Men zou dat structureel moeten inbouwen. Als een gemeente een

subsidie krijgt voor dergelijk toestel, zou het gebruikt moeten worden. Het gebeurt nu ook spontaan.

De heer Keulen heeft terecht gezegd dat heel veel gemeentebesturen hun verantwoordelijkheid nemen, al zijn ze daar juridisch niet toe verplicht omdat ze geen wegbeheerder zijn. Ze doen dat uit zorg voor de schoolgaande jeugd of voor de fietsers die toch door dat weer moeten rijden. Misschien kan er overleg worden gepleegd om, als dergelijke zaken worden gesubsidieerd, afspraken te maken in verband met het dubbel gebruik.

Minister, ik dacht dat er ook convenants afgesloten kunnen worden tussen gemeenten en het AWV voor het onderhoud. De vergoeding die daartegenover staat, is echter zo laag, dat een gemeente niet erg happig is om daarop in te gaan. Nu doet men toch het werk, maar bij het afsluiten van een convenant neemt men ook een hele verantwoordelijkheid op zich. Dan verbindt men zich tot een aantal zaken. Meestal is dat verlieslatend in verhouding tot wat de gemeenten dan moeten investeren. Misschien moet dat ook eens bekeken worden. Nu doet men het, maar dan zonder vergoeding omdat anders die juridische aansprakelijkheid erbij komt.

Minister Hilde Crevits: In de loop van de namiddag is er een interessante discussie geweest over alle convenants. Dat is er een van waarvan de inhoudelijke evaluatie loopt.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van een Spaans consultingbureau over de Brusselse ring en overleg met de betrokken gemeenten - 709 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Eric Van Rompuy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nepstudie van Greenpeace over de Brusselse ring - 734 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, op 8 december 2010 vond de plenaire vergadering plaats naar aanleiding van de mobiliteitsstudie in het kader van de lopende MER-procedure (milieueffectenrapport) vak Zaventem. Op zich is het interessant om eens te horen hoe die verlopen is.

Op dezelfde dag viel ik zowat van mijn stoel toen ik 's morgens in de vroege een artikel las over een studie van een of ander duister Spaans studiebureau, waarover niemand iets vond op het internet, besteld door vijftien bedrijven die anoniem wilden blijven. Het was allemaal nogal eigenaardig. Men had het wel zeer professioneel aangepakt, met echte acteurs. De studie zag er ook uit als een echte studie. Iedereen werd in de luren gelegd, tot de journalisten, de burgemeesters enzovoort toe. Het was dan ook een controversiële studie.

Ik zal er een deel uit voorlezen. Er staat onder andere: “Alleen met een bouwstop op woonuitbreiding én met een versneld uitdovingsbeleid voor bestaande woningen in de buurt van de belangrijkste verkeersknooppunten en economische hotspots kan tegemoet gekomen worden aan de nodige ruimte voor nieuwe ontwikkelingen en bijkomende weginfrastructuur.”

En dan komt het: “In de luchthavenregio moeten op termijn gemeentes als Zaventem, Diegem en Machelen” – hele gemeenten dus – “worden geconverteerd van woongebied naar economisch ontwikkelingsgebied (zie plan pagina 28).” Ze hebben ook prachtige plannetjes getekend. “In de kanaalzone geldt hetzelfde voor delen van Anderlecht, Vorst en Sint-Pieters-

Leeuw (zie plan). Voor deze gemeentes zal werk moeten gemaakt worden van een Doelscenario zoals bij uitbreiding van de Antwerpse haven.”

De dag erop bleek gelukkig al dat het een nepstudie was. Maar toen ik het voorwoord las dat er achteraf aan is toegevoegd, vond ik het schandalig. De nepstudie is dus door Greenpeace gemaakt en gaat over de ring van Brussel en de hele omgeving. Dat had u al begrepen. Ze zeggen in hun voorwoord: “Wij beklemtonen echter dat de inhoud ervan” – van hun plan – “gestoeld is op plannen die vandaag reeds op tafel liggen. (...) De toekomstscenario’s van groeiend verkeer komen van het Planbureau, en zijn ook het uitgangspunt van verkeersmodellen van overheden en hun administraties. (...) Wij willen met deze campagne de mensen waarschuwen. (...) Zij moeten weten welke plannen voor de regio er écht achter de verbreding van de Brusselse ring schuilen.”

Hier breekt mijn klomp. Dit is erover. Ik vind het moreel verwerpelijk dat een internationaal gerenommeerde organisatie als Greenpeace de mensen bang probeert te maken met pure leugens. Ik was blij dat mijn vraag dan toch geagendeerd bleef om dat hier eens te kunnen zeggen. De volgende keer dat ik hen weer zie staan in de Diestsestraat zal ik hun dat ook eens zeggen. Ze moeten eens stoppen met de mensen voor te liegen. Dit kan niet. Ik vind dat het parlement daar mag op reageren, net zoals de Vlaamse Vereniging van Journalisten (VVJ) en dergelijke ook gereageerd hebben.

Heel veel vragen heb ik niet. Ik ga ervan uit dat u deze werkwijze ook niet apprecieert, minister. Uw ambtenaren zullen ook wel geschrokken zijn die dag. Ze zullen zeker ook niet de conclusies van die studie delen. Ik heb nog één relevante vraag. Hoe is die plenaire vergadering van 8 december verlopen? Hoe zal het dossier verder echt evolueren? Kunt u de mensen – waar Greenpeace toch zo mee inzit – een beetje geruststellen?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Voorzitter, minister, dames en heren, ik mis de heer Sanctorum. Hij heeft ook een vraag om uitleg ingediend. Eigenlijk was mijn vraag een beetje tegen hem gericht. Ik wou de groenen nog eens goed pakken. *(Gelach)*

Ik heb mijn vraag ingediend bij de voorzitter van het parlement omdat er meer aan de hand is dan gewoon ergens een nepstudie lanceren. Ik kwam terug van de cyclocross van Overijse. Ik opende mijn computer en kreeg een mail van een lokale milieuvereniging, Sterrebeek 2000. Die mail zei dat ik eens moest gaan kijken naar de website van Greenpeace. Ik klikte daarnaartoe. Ik moest daar vaststellen dat vijftien bedrijfsleiders een studie hadden besteld. Volgens die studie zouden de gemeenten Zaventem en Diegem gewoon verdwijnen als gevolg van een en ander. Dan sommen ze alle mogelijke studies en plannen op die ooit gemaakt zijn. Alles samengeteld, zeggen ze, komt dat op zeventien rijstroken op de ring. De viaduct van Vilvoorde zou verdubbelen. Dat betekent een baan van Machelen tot aan de luchthaven.

Dan hebben ze een studie opgediept die hier in het Vlaams Parlement ooit naar voren werd gebracht, de Langetermijnvisie luchthaven Zaventem 2025 van IDEA Consult. Dat was een studie in opdracht van de Vlaamse Gemeenschap. Ze werd hier behandeld maar verder niet meer in overweging genomen omdat er hypothesen in staan zoals een verdubbeling van de activiteiten op de luchthaven, een verdubbeling van de werkgelegenheid tegen 2025, van 60.000 naar 120.000 jobs. Er zou 800 hectare industrieterrein bij moeten komen enzovoort. Ze hebben alle mogelijke dingen opgesomd om tot de conclusie te kunnen komen dat wonen in de regio gewoon onmogelijk wordt. Ik ben schepen van Ruimtelijke Ordening en Woonbeleid in Zaventem, mijn job zou verdwijnen op termijn, de woonzone zou immers verdwijnen. *(Gelach. Opmerkingen van de heer Joris Van Hauthem)*

Ik zou er mij nog bij kunnen neerleggen overbodig te zijn. Maar ik zie geen reden om tot dergelijke conclusie te komen. Het is al gezegd, ik vind dit onvoorstelbaar van Greenpeace. Ik heb zo'n reactie van de Vlaamse Vereniging van Journalisten nog maar zelden

meegemaakt. Ik citeer: “(...) het feit dat opnieuw iemand doelbewust en georchestreerd desinformatie heeft verspreid die pers, publiek en politieke verantwoordelijken lelijk heeft misleid. (...) Pers en publiek worden op een verkeerd been gezet en het vertrouwen in informatie wordt structureel ondermijnd. (...) voortaan uiterst voorzichtig om te springen met informatie die door Greenpeace wordt aangebracht, net zoals van iedereen die onbetrouwbaar blijkt te zijn als informatiebron.” Dat is niet vrijblijvend omdat Greenpeace een sfeer probeert te creëren zoals Ademloos in Antwerpen. Door verkeerde informatie te verspreiden, proberen ze de bevolking op te ruïen.

Greenpeace heeft mij een brief geschreven op 10 december. Ik citeer: “U reageerde intussen al op het feit dat het dossier Capital Solutions for Brussels van het nepconsultancybureau (...) past in de transportcampagne van Greenpeace. Uw gemeente werd in dit dossier vernoemd als mogelijk te reconverteren naar industriegebied. Greenpeace wenst zich uitdrukkelijk te excuseren voor wat dit mogelijks in uw gemeentebestuur teweeg heeft gebracht. We beklemtonen echter dat de inhoud ervan gestoeld is op plannen die vandaag ter tafel liggen. (...) De elementen die door ons werden verzonnen”, – een zeker Michel Genet zegt dus zelf ‘verzonnen’ – “om de aandacht te trekken, zijn vandaag nog niet aan de orde, maar ze trekken wel de logica door van de verkeersprognoses en de logistieke plannen die het beleid, de Vlaamse overheid, vandaag richting geven.” Dan volgt er een hele uitleg over wat ik daarnet gezegd heb. Ze hebben ook een brochure uitgegeven: ‘Moeder, waarom betonneren wij?’

Ik til er persoonlijk zeer zwaar aan. De Vlaamse Regering probeert echt, via milieueffectrapportage, via alle mogelijke consultaties dit dossier goed aan te pakken. In het Vlaams Parlement zijn er ook al heel wat hoorzittingen geweest met alle betrokkenen. Sommigen zeggen zelfs ‘te veel’ omdat veel inspraak nooit leidt tot uitspraak. Bepaalde van hun mensen zijn hier ook komen getuigen. Ze proberen nu een soort hetze te creëren tegen iets wat noodzakelijk is – er kunnen bemerkingen over gemaakt worden, daar gaat het niet om –, maar ze stellen een extreem scenario voor om het draagvlak te ondermijnen.

Minister, het is belangrijk om in dit parlement te spreken over wat ze als hypothesen naar voren schuiven, als visie op de mobiliteit in de regio en de gevolgen hiervan voor het wonen, het milieu, de tewerkstelling en de economie. “Greenpeace verwacht van onze overheden dat ze verantwoord besturen en dat ze onze maatschappij op het spoor zetten naar een klimaatvriendelijke toekomst. Een toekomst waarin wij spaarzamer kunnen omspringen (...).”

Mijn vraag is ingegeven door de verantwoordelijken van de regio, maar ook door de bevolking. Ik ben die avond op Ring-tv geweest en heb er gezegd dat Zaventem niet zal verdwijnen. (*Gelach*)

De volgende dag ging ik mijn dochter ophalen op school. Ik werd er aangesproken door enkele mensen die het verhaal geloofden. Ze zeiden: “We gaan nog moeten verhuizen en wij wonen hier al vijftig jaar.” De media kunnen een enorme impact hebben. ’s Avonds is gelukkig alles ontkend.

Ik vind toch dat we een spoor moeten nalaten, ook in het Vlaams Parlement, van wat Greenpeace gezegd heeft en van wat de minister daarover zegt, namelijk dat dit niet de plannen zijn die de Vlaamse overheid voor die regio naar voren heeft geschoven.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Mijnheer Van Rompuy, eigenlijk moet u Greenpeace dankbaar zijn, want zo kunt u nog eens de redder van Zaventem spelen. (*Gelach*)

Maar spijtig genoeg is het niet om te lachen. Ook namens de heer Keulen en de voltallige Open Vld wil ik zeggen dat we ons aansluiten bij de verontwaardiging zoals geformuleerd door de heer Van Rompuy en mevrouw Brouwers. Het is een schande. Dit is onaanvaardbaar, onverantwoord en niet voor herhaling vatbaar, hoop ik.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, ik denk dat Greenpeace hier vooral aan paniekzaaiërij heeft gedaan en vooral geen oplossing probeert te vinden. Het is heel belangrijk dat er voor de mobiliteitsproblemen in die zone een draagvlak wordt gevonden en dat er wordt nagegaan welke mogelijkheden er allemaal zijn.

In de commissie hebben we al herhaaldelijk gezegd dat we een duurzame en multimodale aanpak willen. Ik denk dat we hiermee de kritiek van Greenpeace een beetje onderuit kunnen halen.

Greenpeace gaf ook nog kritiek op het START-plan (Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de regio Zaventem): het zou niet transparant zijn en niet bekend zijn bij de bevolking. Ik heb recent nog een schriftelijke vraag gesteld over het START-plan. In uw antwoord hebt u gezegd dat er over het plan zal worden gecommuniceerd. Ik denk dat het heel belangrijk is dat de bevolking er goed van op de hoogte is. Ik heb ook heel veel boze reacties gekregen. De bevolking ligt er echt wel van wakker.

Minister, wat is de stand van zaken? U zei dat er een kandidaat was voor de communicatie-opdracht en dat er een aanbesteding zou zijn waarin ook een website wordt opgenomen. Verloopt het nog altijd volgens schema? Kan het in de loop van januari van start gaan? Het is heel belangrijk dat de bevolking voldoende geïnformeerd is zodat ze ook op een juiste manier geïnformeerd is en niet in de val van Greenpeace trapt.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Minister, een uilenspiegelstreek lijkt soms wel sympathiek. Wij hebben er in het verleden ook nogal wat uitgehaald. We hebben ooit eens op 1 april met 100 militanten brieven rondgedragen in de faciliteitengemeenten waarin stond dat de faciliteiten werden afgeschaft en de bewoners geacht werden de dag nadien naar het gemeentehuis te gaan om hun identiteitskaart te veranderen. Een aantal mensen zijn ook nog naar het gemeentehuis gegaan. Dat noem ik een uilenspiegelstreek. Tussen die uilenspiegelstreek en dit is er natuurlijk een verschil.

Wanneer Greenpeace een dergelijk doemscenario schetst en het laat voorkomen als een studie van een ernstig consultancybureau, dan heeft dat misschien zijn reden. De heer Van Rompuy zegt het zelf: we hebben in het Vlaams Parlement al een bepaalde studie, die niet zo ver ging als wat Greenpeace voorstelde, afgewezen. Het ging wel in die richting. Wij hebben hier toen moeten zeggen: stop. Wat er wordt voorgesteld, kan niet. De ideeën die in de nepstudie staan, leefden in het verleden wel in sommige hoofden, zij het dat we hier collectief hebben gezegd: dat kan niet. Er is dus wel een precedent, er waren serieuze studies die in die richting gingen.

Ik sluit me aan bij degenen die zeggen dat wat Greenpeace hier nu doet, misschien allemaal wel leuk is, maar het kan niet. Het gaat verder dan een uilenspiegelstreek. Greenpeace heeft zowel een maatschappelijk als een mediatic draagvlak. Greenpeace staat gelijk met goed, tof en leuk. Dat beeld heerst. Wie daar een beetje kritiek op had, was uiteraard een oude, conservatieve zot. Ik denk dat Greenpeace nu heeft laten zien dat het te ver is gegaan. Het is daarom misschien niet slecht dat vanuit de Vlaamse Regering een signaal komt, zeggende: dames en heren van Greenpeace, u mag nog zo'n goede ideeën hebben als u wilt, u mag nog zo sympathiek overkomen als u wilt, maar dat is er ver over.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, laat me starten met wat u allemaal van mij wilt horen en wat ik met heel veel plezier zal uiten. Ik vind de aanpak in dit dossier door Greenpeace gewoon verschrikkelijk. Ik zal dit straks enten op het START-plan en het dossier van de ring.

Ik vind het verschrikkelijk omdat het een naar beneden halen is van al het grondige studiewerk dat vandaag in de Vlaamse overheid gebeurt. Elk dossier van missing links is verschrikkelijk moeilijk. We moeten daar studie bureaus opzetten, we moeten plan-MER's

maken, we moeten met heel veel partijen overleggen. U moet goed beseffen dat we een draagvlak moeten proberen te creëren.

Iemand die op een moment, waarschijnlijk ook nog op de dag zelf, dat er een plenaire vergadering wordt gehouden over een zo belangrijk dossier als de optimalisatie van de Brusselse ring, het idee heeft om een nepstudie te lanceren, die haalt op die manier de geloofwaardigheid van het onderzoekswerk, de mobiliteitstudie en de MER die loopt, in één klap onderuit. Als men onder het mom van geloofwaardigheid een studie naar buiten brengt en ze blijkt helemaal verzonnen te zijn, wat moeten de mensen dan nog vertrouwen? Globaal vind ik het een fundamenteel probleem dat men het studiewerk, dat op een ernstige manier gebeurt, naar beneden haalt.

Ik vind dit ook verschrikkelijk voor het dossier van de Brusselse ring. Ik wil de eerste mens nog tegenkomen die me zegt dat ik niets moet doen aan die ring want dat er geen problemen zijn. Collega's, er zijn wel problemen. Er gebeuren bijzonder veel ongevallen. Er zijn veel te veel rijstroken, die heel chaotisch zijn, waar geen verkeersbegeleiding of verkeerssturing is. We moeten optimaliseren. De weg die wij voorstellen om te optimaliseren is het lokale en het doorgaande verkeer te scheiden en een oplossing te bieden voor het sluipverkeer.

Ik heb vorige week woensdag beslist om niet te reageren omdat op mijn kabinet de regel geldt dat niet wordt gereageerd op wat anoniem is. Het verwonderde me enorm dat de studie was besteld door vijftien anonieme bedrijven. Welke bedrijfsleider die een studie laat maken, wil nu anoniem blijven? Dat lijkt me toch een vrij vreemde opstelling. Ik heb er dus niet op gereageerd. Later is dan gebleken dat ze van Greenpeace afkomstig was. Nog eens: ik betreur die werkwijze enorm.

Ik betreur ze nog om een volgende reden. Er zijn in het verleden regelmatig contacten geweest tussen mijn diensten en het platform Modal Shift. Greenpeace maakt daar deel van uit. Als je in een zo belangrijk dossier als de optimalisatie van de Brusselse ring wil participeren, dan wordt er naar je geluisterd. Mevrouw Eerlingen zegt dat het duurzaam moet zijn en dergelijke meer. Dat is waar. We zitten in een en-enverhaal. Niemand wil vandaag nog alleen maar in beton investeren, maar ook in andere dingen. De gemeenten vragen dat. Iedereen vraagt dat. Men zit in een bepaald participatief proces en plots doet men of wij, de Vlaamse overheid, in achterkamertjes bezig zijn met in het geniep Zaventem te onteigen en andere dingen te doen om één stenen woestijn te maken. Dat is niet zo. We proberen dat echt transparant te doen.

Ik hoorde zondag in De zevende dag die mijnheer van Greenpeace zeggen dat het START-plan in een verborgen hoekje zit, dat niemand het al heeft gezien en dat zij het op hun website eindelijk hebben bekendgemaakt. Dat verraste mij zeer. Ik heb die zondag zelf nog eens de woorden 'strategisch actieplan reconversie tewerkstelling' ingevoerd in mijn zoekmachine. Ik kreeg een hele bladzijde met relevante links, tot en met MER. Je vindt daar dus alles terug. Zeg mij niet dat het een achterpoortjesplan is. Dat is absoluut niet waar. Wie het wil vinden, vindt het met een druk op de knop.

Men zegt dat het START-plan geen fictie is, dat het datgene is waarnaar wij willen evolueren. Mijnheer Van Hauthem, u zegt dat er in het verleden al studies werden gemaakt. Het START-plan omvat het Ontwikkelingsperspectief Luchthavenregio 2025. Minister-president Peeters heeft op 14 oktober 2010 in zijn antwoord op een vraag van nota bene de heer Sanctorum gesteld dat dit Ontwikkelingsperspectief Luchthavenregio 2025 en de groeicijfers die daarin zijn opgenomen vandaag geen statuut hebben. Dat staat ook een beetje los van de optimalisatie van de Brusselse ring. U weet in welke omstandigheden dat START-plan tot stand is gekomen. Dat is een zeer belangrijk plan. Maar dat groeiperspectief heeft vandaag geen statuut. Dat is geen beslist beleid. Wel is aan de administratie de opdracht gegeven om te onderzoeken of die studie voldoende actueel is en of het niet nuttig zou zijn om de voor- en de nadelen op te lijsten. Maar dat is al vroeger gebeurd.

Collega's, de grond van de zaak is dat het doel de optimalisering van de ring rond Brussel is. We willen een globale aanpak, met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en voor de impact op de omgeving en het onderliggende wegennet, zodat het sluipverkeer kan worden verminderd. Greenpeace denkt er blijkbaar niet aan dat een van de grote opzetten van die optimalisering de verbetering van de verkeersveiligheid is. Je kunt moeilijk zeggen dat de situatie daar zeer verkeersveilig is.

Er moeten een aantal maatregelen worden genomen om de leefbaarheid van de woongebieden rond de R0 te waarborgen. De intussen gemaakte mobiliteitsstudie, waarvan mevrouw Brouwers de stand van zaken vraagt, wijst uit dat tijdens zowel de ochtend- als de avondspits de doorstroming op het onderliggende wegennet minder goed wordt. Om de effecten op onder meer de woongebieden in beeld te brengen en om flankerende of milderende maatregelen voor te stellen, wordt op dit ogenblik de MER opgemaakt, zoals ik al heb gezegd.

Er is een zwaar en structureel probleem met de mobiliteit in en rond Brussel, op de Brusselse ring en in de randgemeenten in het bijzonder. De luchthavenregio Zaventem is een poort en heeft een enorme impact. Daarom heeft de Vlaamse Regering het START-plan voor de regio Zaventem opgemaakt. De optimalisering van de Brusselse ring is een van de elementen van dat plan. Het plan heeft als zeer nobele en zeer noodzakelijke ambitie om nieuwe activiteiten en nieuwe tewerkstelling te ontwikkelen, en om de leefkwaliteit en de mobiliteit te verbeteren bij de verdere uitbouw van de luchthaven.

Er zijn al een aantal projecten operationeel of in uitvoering: de noordelijke ontsluiting van de luchthaven en een fietsbrug over de E19 – waarop de voorbije weken niet zo goed gestrooid was, maar we werken daaraan – voor de vervollediging van de scheiding van het drukke vrachtvervoer en het fietsverkeer; de uitbreiding van het openbaar vervoer met onder andere dertien radiale buslijnen en een nachtbuslijn; het Diaboloproject, de rechtstreekse treinverbinding van de luchthaven van Zaventem naar Antwerpen.

Op basis van de ontvangen signalen van de gemeenten werd er binnen START een fiche over het sluipverkeer opgemaakt. Deze toegevoegde waarde werd aangebracht door de gemeenten. Ook de studie over de E40-E314 heeft bijzondere aandacht voor deze problematiek in deze regio.

Collega's, deze opsomming met betrekking tot START is zeker niet limitatief. Morgen neemt de Vlaamse Regering kennis van een mededeling over de stand van zaken van START. Deze stand van zaken zal publiek worden gemaakt en zal, inclusief de projectmonitoringfiches, 67 bladzijden tellen. Een aanrader voor diegenen die stellen dat er helemaal niets gebeurt.

Het is ook logisch dat we in de Brusselse regio niet alles alleen doen. Daarom is er Vlaams-Brussels ministerieel overleg over interregionale mobiliteit. U weet dat en ik zal er daarom niet verder in detail op ingaan.

Bijna op dezelfde dag dat Greenpeace zichzelf had geout als de maker van de anonieme studie, die ik vanaf nu de nepstudie zal noemen, kreeg ik een brief van de gemeentebesturen, ondersteund door het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC). Zestien burgemeesters bevestigen nog eens het en-enverhaal. Ze pleiten ervoor het sluipverkeer te bestrijden en om dit dossier krachtdadig en transparant verder aan te pakken. Zij zeggen dus niet dat ik dat niet transparant heb gedaan, zij vragen dat ik het alstublieft 'verder' transparant zou doen en dat ik knopen zou doorhakken. Als je vrees zaait, wordt het natuurlijk nog belangrijker om knopen door te hakken. Ik heb mijn partners op het terrein, de gemeenten en al wie daar leeft en beweegt, nodig om het dossier te kunnen realiseren.

Op 22 september 2010 werd een oproep gedaan voor kandidatuurstellingen voor een communicatieopdracht. Je moet goed weten wanneer je een dergelijke communicatieopdracht start. De mobiliteitsstudie is gebeurd, de MER zal gebeuren. Vandaag houden wij dat veeleer low profile omdat het onderzoek nog volop bezig is. Je kunt maar starten met een goed

communicatieproject als je ongeveer weet wat je gaat doen. In de opstartfase moet je eerst kijken wat de opties zijn en hoe we dat zullen aanpakken. De onderhandelingsprocedure loopt absoluut.

Wat zijn nu de resultaten van de vergadering van 8 december 2010 en hoe zal het dossier verder verlopen? Er was inderdaad vorige week een plenaire vergadering met 31 overheden en instanties over de plan-MER-optimalisering met betrekking tot de R0-zone Zaventem. U weet dat, in uitbreiding van de beslissing van de Vlaamse Regering van 18 juli 2008, die plan-MER loopt. Sommigen vragen waarom we nu eerst een mobiliteitsonderzoek doen en dan pas die MER. Wel, omdat het zo voorzien is in de procedure. We wilden eerst de effecten op de mobiliteit in kaart brengen, scenario's kiezen en daarvan dan de milieueffecten onderzoeken. Dat proces loopt vandaag. Er is dus geen enkele reden om te stellen dat we over bepaalde dingen al een beslissing hebben genomen. Neen, we doen dat in overleg met 31 overheden en betrokken partners.

Het Vlaams Verkeerscentrum is in juni 2009 begonnen met die onderzoeken naar die mobiliteitsproblemen. Er werden een aantal alternatieven onderzocht. U weet dat. Naast het optimaliseren van de ring is er ten eerste sprake van een tunnel van het knooppunt van de E40 in Groot-Bijgaarden naar de E40 in Sint-Stevens-Woluwe, om doorgaand verkeer 'eenvoudig' van de ene naar de andere kant te brengen. Een tweede mogelijkheid is een grote ring Rotselaar-Mechelen-Aalst, om 'overbodige' verplaatsingen over de R0 te vermijden. Het gaat dus over doorgaand verkeer op grote afstand. Een derde mogelijkheid is het sluiten van de zuidelijke ring rond Brussel, om de noordelijke ring te ontlasten en een alternatieve verbinding rond Brussel te bieden. Een vierde mogelijkheid is een tunnelverbinding E40-E19 onder de luchthaven, met een aantakking op de parkings van de luchthaven, om verplaatsingen van beide autosnelwegen naar de luchthaven van de ring te halen.

Die studie is dus op 8 december besproken. Ik heb daar nog geen verslag van ontvangen, maar er waren heel veel vragen over de procedures, het verdere proces, de procesbegeleiding en de doelstellingen. Er was ook heel veel interesse met betrekking tot de vraag welke modalshiftmaatregelen we zouden nemen. Nu was dat nog niet van toepassing op dat mobiliteitsonderzoek, omdat men daarin de autoverkeersstromen aan bod wou brengen.

Er zullen binnenkort een aantal beslissingen worden genomen. Wat zullen we nu verder doen met het MER? Er wordt verwacht dat er naast het optimaliseren van de ring twee alternatieven extra mee in overweging zullen worden genomen. De volgende stap zal de studie van de milieueffecten zijn. Dat plan-MER-proces gebeurt in twee fasen. Om te beginnen zijn er de mogelijke milieueffecten op strategisch niveau, dus niet alleen binnen die kleine zone, maar wat ruimer. Vervolgens worden de milieueffecten bekeken op het niveau van het op te maken gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan, dus de zone waarover het eigenlijk gaat.

De beslissing over welke combinaties van maatregelen uiteindelijk tot conclusies zullen leiden, moet uiteraard nog worden genomen, onder meer aan de hand van de opmerkingen die op 8 december zijn gegeven. Het is mijn bedoeling dat onderzoek op strategisch niveau halverwege volgend jaar opnieuw voor te leggen. Er is nu dus toch een zevental maanden nodig voor we opnieuw een bijeenkomst kunnen hebben met die 31 overheden en partners. Bij dat overleg zullen we echter al heel gedetailleerd kunnen bekijken hoe we bepaalde oplossingen kunnen doen en wat het effect ervan zal zijn voor de gemeenten.

Gelijktijdig zal er ook een maatschappelijke kosten-batenanalyse worden uitgevoerd, om de technische en financiële aspecten te kunnen bekijken van de oplossing die wordt gekozen. Vanaf midden volgend jaar zullen we dus in een heel cruciale fase komen, waarbij we zullen bekijken wat nu de correcte oplossing is om die ring te optimaliseren. Het doel blijft echter een totaaloplossing voor dat optimaliseren, met aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit en de impact op de omgeving, en voor het sluipverkeer op het onderliggende wegennet.

Ik hoop dat er geen paniek meer zal worden gezaaid. Ik hoop vooral dat we als volwassen partners rond de tafel zullen zitten om het huidige probleem van die ring krachtdadig aan te pakken. Ik heb dan vooral mensen nodig die constructief helpen bij het zoeken naar oplossingen, van de meerderheid en van de oppositie: hoe meer, hoe liever. We moeten die knopen immers doorgehakt krijgen.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Blijkbaar hebben minstens de Vlaams-Brabantse parlementsleden diezelfde brief gekregen van de provincie Vlaams-Brabant, RESOC Leuven en RESOC Halle-Vilvoorde. Ik heb daar niet naar verwezen. Die brief was ondertekend door de gedeputeerde en zeventien burgemeesters. Zij ondersteunen in die brief inderdaad dat en-verhaal, maar willen toch ook de prioriteit leggen bij het optimaliseren van de Brusselse ring. Ze willen dat die optimalisering als grote kapstok wordt gebruikt. Blijkbaar maakten ze zich toch ook zorgen over de timing. Dit verloopt allemaal toch wat trager dan oorspronkelijk voorzien. Ik weet niet wat we verder moeten doen met die brief. De regering kan een antwoord geven. Misschien is het beter dat deze commissie een gezamenlijk antwoord geeft, of de Vlaams-Brabantse parlementsleden. Als parlementsleden van de meerderheid hebben we alleszins ook al een voorstel van resolutie ingediend over die aanpak van de mobiliteit in Vlaams-Brabant. De kwestie van de R0 is daar natuurlijk ook in opgenomen. Dat zal dan iets voor de komende maanden zijn. Dat zullen we straks wellicht nog bespreken, tijdens de regeling van de werkzaamheden.

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik kan dat volledig onderschrijven. Ik heb slechts een paar adviezen. Maak hier werk van. We moeten inderdaad de wettelijk voorgeschreven procedures volgen, maar beslis zo snel mogelijk. We mogen een dergelijk dossier niet laten aanslepen. Dat hebben we in Antwerpen meegemaakt, en ook in andere situaties. Ook het Brusselse gewest begint zich daar steeds meer mee te bemoeien. Laat u niet afdrijven.

Mevrouw Eerlingen had het over een communicatiebureau. Ik wil een waarschuwing geven ter zake. Ik verwijs naar BAM. Greenpeace heeft de mensen voorgelogen. Dat is eigenlijk ook een kans voor de overheid om te zeggen wat het niet en wat het wél wordt. U moet kort op de bal spelen. Ik vind ook niet dat er binnen de 24 uur op zo'n neppapier moet worden gereageerd, maar de overheid moet wel een mededeling geven. We mogen dat niet overlaten aan een studiebureau. Een minister heeft veel meer mogelijkheden om te reageren tegenover de publieke opinie. Een minister heeft toegang tot de media. Een communicatiebureau, daarentegen, moet te werk gaan via advertenties, die niemand leest.

Een maand geleden had ik een debat in Evere over de ring, over nachtlawaai enzovoort. Daar was toen ook sprake van die stadsboulevard. Na De Reyerslaan zou de ring een soort stadsboulevard zijn. Tijdens dat debat stelden de milieuorganisaties die stadsboulevard voor als oplossing. Ik antwoordde dat dat in het Vlaams Parlement ter sprake was gekomen, maar dat het geen oplossing was. Dat bericht had hen echter niet bereikt. Ook de Brusselse Raad voor het Leefmilieu wist dat niet. Ik vind dan ook dat we van alle gelegenheden gebruik moeten maken om de mensen informatief niet op het verkeerde spoor te zetten. Men wil immers vanuit Greenpeace en die modal shift op een perverse manier heel dat project noyauteren door er zaken in te zetten die er niet in stonden.

Wat die geschiedenis van de langetermijnvisie van Zaventem betreft, heeft Idea Consult in het voorjaar van 2009 een hele namiddag een toelichting gegeven in de commissie Economie. Mevrouw Ceysens was toen minister van Economie en heeft toen gezegd dat ze daar akte van nam. Dat is nooit door het Vlaams Parlement of door de Vlaamse Regering overgenomen.

De heer Joris Van Hauthem: Die scenario's bestaan wel in de realiteit.

De heer Eric Van Rompuy: Ze bestaan in een studie, maar ze zijn niet geavaleerd door de Vlaamse Regering of het Vlaams Parlement.

Laat u dus niet afleiden door wat er gebeurt. In de regio vraagt men beslissingen en geen scenario's à la Antwerpen. Er zal trouwens geen huis moeten verdwijnen als men de ring verbreedt naar twaalf rijstroken. Het wordt voorgesteld alsof daar hele wijken voor moeten verdwijnen. Zelfs als er zeventien rijstroken komen, zal er nog geen huis moeten verdwijnen. Ik vind dat het Vlaams Parlement erover moet waken dat steeds de waarheid bovendrijft.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik wil u feliciteren met uw reactie, met het feit dat u zo voorzichtig bent geweest. Even onbegrijpelijk als de acties van Greenpeace was het feit dat een aantal journalisten daar zo lichtzinnig mee is omgesprongen. Het principe van de check en dubbelcheck is een van de belangrijkste principes van de journalistieke professie. Als nieuw parlementslid heb ik alvast geleerd ook te trianguleren alvorens informatie van hetzij kranten, hetzij actiegroepen automatisch om te zetten in een vraag om uitleg.

Minister Hilde Crevits: Ik heb intussen wat ervaring opgedaan in het beheren van missing links. In de verschillende missing links zit een andere manier van communicatie. Sommige hebben geen contract met een bureau, andere wel. We zijn dat nu allemaal aan het stroomlijnen. Het moet voor allemaal hetzelfde zijn. Er is natuurlijk een groot verschil tussen de communicatie volledig uit handen geven en de communicatie zelf in handen houden en de uitwerking van een aantal zaken aan iemand anders te geven.

Ik geef een voorbeeld. Er zijn bepaalde dossiers waarin ik als minister zelf de communicatie doe. Op een bepaald moment is er een grote participatieavond van de bevolking. Er moeten pancartes en folders gemaakt worden. Dat kan ik niet, en ook mijn administratie kan dan niet. Daar moet dan ook een contract voor gesloten worden. Het is echter helemaal niet de bedoeling om de volledige communicatie te laten doen door iemand anders. We moeten daarin een evenwicht vinden. Als ik dus spreek over die contracten, gaat het dus over een dergelijke vorm van communicatie.

U zegt dat u een brief hebt gekregen. Maar ook voor mij houdt het niet op. Op de website van Greenpeace kan met één druk op de knop een mail naar mij worden gestuurd. We hebben het gisteren uitgetest. Ik heb op een dag tijd dan ook 1600 mails ontvangen. Voor mijn mailbox is dat een drama. Dat is voor mij een vervelende situatie. Ik zou graag hebben dat mijn mensen hun energie kunnen stoppen in een oplossing van dit dossier.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■