



Vlaams
Parlement

vergadering **C269 – OPE21**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 9 juni 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienst aangepast vervoer en de toepassing ervan in Brussel - 1915 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kustverdedigingsplan ‘Vlaamse Baaien’ - 2089 (2010-2011)	5
Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verkeersreglement - 2160 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ritsen - 2240 (2010-2011)	9
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op de Westerschelde - 2193 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel om ook loodsen op cruiseschepen te verplichten - 2199 (2010-2011)	14
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over proefprojecten met ecocombi’s - 2220 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met ecocombi’s - 2269 (2010-2011)	19
Interpellatie van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de streefcijfers en absenteïsmecijfers bij de Vlaamse agentschappen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) - 177 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over absentisme bij De Lijn - 2239 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hoge absenteïsmecijfers bij het personeel van De Lijn - 2265 (2010-2011)	
Interpellatie van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ziekteverzuim bij De Lijn en het beleid dat daarrond wordt gevoerd - 178 (2010-2011)	26
Met redenen omklede moties	44

■

Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter**Vraag om uitleg van de heer Paul Delva tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dienst aangepast vervoer en de toepassing ervan in Brussel
- 1915 (2010-2011)**

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Voorzitter, minister, collega's, ik heb een vraag over de toepassing van de dienst aangepast vervoer (DAV) in Brussel. In de beleidsbrief Gelijke Kansen 2010-2011 werd in het hoofdstuk rond integrale toegankelijkheid een paragraaf opgenomen over 'aangepast vervoer'. Uw collega van Gelijke Kansen, minister Pascal Smet, vermeldt in deze beleidsbrief dat het Vlaamse beleid inzake gelijke kansen sinds 2000 de diensten voor het aangepast vervoer subsidieert. Deze dienst levert een service "op vraag van die mensen die omwille van een fysieke beperking geen gebruik kunnen maken van het reguliere aanbod aan openbaar vervoer".

Voordien werd deze beleidsmaterie door het voormalige Vlaams Fonds voor Personen met een Handicap geregeld. Momenteel worden veertien vervoersdiensten, verspreid over heel Vlaanderen en Brussel, gefinancierd. Minister Smet vond echter dat de pioniersrol voor de bevoegdheid Gelijke Kansen was uitgespeeld. Er werd overeengekomen dat deze dienst wordt overgedragen naar de Vlaamse minister voor Mobiliteit om zo "een meer structurele, gebiedsdekkende oplossing te zoeken voor de specifieke vervoersproblemen waarmee mensen met een handicap dagelijks geconfronteerd worden".

Reeds enkele jaren geleden werden proefprojecten opgestart met het oog op de overdracht van het beleidsdomein Aangepast Vervoer naar het departement Mobiliteit. Vanaf 2011 zouden de diensten aangepast vervoer geïntegreerd worden in een "breder mobiliteitsplan dat wordt ontwikkeld voor mensen met een beperking". Hierbij zou ook een overdracht plaatsvinden van de middelen – 910.000 euro – van de bevoegdheid Gelijke Kansen naar Mobiliteit.

Minister, kunt u een stand van zaken geven van de overdracht van deze bevoegdheid naar het bevoegdheidsdomein Mobiliteit? Is deze overdracht volledig afgerond? Moeten er nog afspraken gemaakt worden rond het financiële luik of is dat geregeld?

Er kunnen in Brussel problemen rijzen met de overdracht van het aangepast vervoer naar Mobiliteit, omdat Gelijke Kansen een gemeenschapsbevoegdheid is, terwijl Mobiliteit een gewestmaterie is. Vlaams beleid in een gewestmaterie stopt aan de grenzen van de hoofdstad. Dat zou dus kunnen impliceren dat de overdracht van de dienst aangepast vervoer van het ene beleidsdomein dat een gemeenschapsbevoegdheid is naar het andere dat over gewestmateries gaat, tot gevolg heeft dat de toepassing van de dienst aangepast vervoer in Brussel geen ingang meer zou kunnen vinden. Hoe wordt dat geregeld? Hebt u een juridisch sluitende oplossing gevonden zodat de gebruikers in kwestie ook in Brussel blijvend zullen kunnen gebruikmaken van deze vorm van aangepast vervoer?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, de overheveling van het dossier Aangepast Vervoer vanuit Gelijke Kansen naar het beleidsdomein Mobiliteit, is reeds een feit.

Vorig jaar heb ik samen met minister Smet, bevoegd voor Gelijke Kansen, afgesproken dat de kredieten voor de subsidiëring voor de diensten aangepast vervoer naar het beleidsdomein Mobiliteit worden overgedragen. De beslissing om de subsidiëring van die diensten over te hevelen, werd in juli 2010 door de Vlaamse Regering genomen, in de marge van de vaststelling van de "doelstellingen in het kader van de toepassing van de Opencoördinatiemethode in het Vlaamse Gelijkekansenbeleid 2010-2014".

Vanuit het begrotingsprogramma Gelijke Kansen werd 910.000 euro overgedragen naar het begrotingsprogramma Mobiliteit. Het betreft het budget dat eerder voor de subsidiëring van de diensten voor aangepast vervoer werd ingezet. Daarenboven heb ik bijkomende kredieten vrijgemaakt. Momenteel is in 2011 in 1,721 miljoen euro voorzien voor mindermobielen en de subsidiëring van de diensten aangepast vervoer. Het begrotingsdecreet zal nog voor het zomerreces aan dit parlement ter goedkeuring worden voorgelegd.

Graag geef ik u enkele cijfers mee over de vzw Sociaal Vervoer Brussel. DAV Brussel kreeg in 2010 via Gelijke Kansen 95.700 euro en krijgt via de Vlaamse Gemeenschapscommissie jaarlijks 160.000 euro. De vzw Sociaal Vervoer Brussel telde in 2009 706 klanten en voerde 15.938 ritten uit. Dat brengt het totaal op 172.832 gereden kilometers, waarvan 99.879 kilometers beladen met een klant. De dienst beschikt over negen wagens en telt zeventien personeelsleden.

Sinds 2000 werden de diensten vanuit het Gelijkekansenbeleid gesubsidieerd op basis van een bijhorend subsidiereglement. Deze diensten leveren een vervoersservice op vraag van mensen die wegens een fysieke beperking nog geen gebruik kunnen maken van het reguliere aanbod aan openbaar vervoer. Via de subsidiëring werd gewerkt in de richting van de geleidelijke uitbouw van een circuit van aangepast vervoer in Vlaanderen. Vorige week nog hebben we er een gesprek over gehad met minister Vandeurzen. In 2010 werden aldus veertien vervoersdiensten verspreid over Vlaanderen gesubsidieerd, waaronder de vzw Sociaal Vervoer Brussel.

Voor 2011 wijzigt er niets en wordt er gewerkt met hetzelfde interne subsidiereglement als de voorbije jaren bij Gelijke Kansen. Alle diensten aangepast vervoer zullen dus minstens hetzelfde bedrag krijgen als het voorbije jaar. De nodige facultatieve subsidies werden hiervoor in het begrotingsdecreet ingeschreven. Ook voor de DAV Brussel zal zo gezorgd worden dat het in 2011 over hetzelfde bedrag kan beschikken.

Aangezien er door de Vlaamse Regering geopteerd werd om voor de mensen met een specifieke vervoersnood aan te sluiten met het reguliere vervoersnet en aangezien ook de Inspectie van Financiën heeft gesteld dat de huidige subsidieregeling moet worden herbekeken, wordt momenteel samen met het Overleg van Diensten Aangepast Vervoer (ODAV) een nieuwe subsidieregeling van de DAV's uitgewerkt. Deze regeling gaat in vanaf 2012. Vanaf dan moeten we ook een oplossing zoeken voor de vzw Sociaal Vervoer Brussel. Er zou kunnen worden geopteerd – maar dat moet echt nog worden uitgeklaard – voor een gemeenschapsbevoegdheid. Dat moeten we nog onderzoeken in de Vlaamse Regering. De dienst bestaat en we moeten zorgen dat hij een plaats krijgt, maar hoe het juridisch moet worden geregeld, is nog niet helemaal duidelijk. Dat zou betekenen dat we bijvoorbeeld stellen dat de subsidiëring van het vervoer van personen met een beperkte mobiliteit gemeenschapsmaterie blijft, namelijk bijstand aan personen. We zijn er op dit moment nog niet uit, maar hopelijk krijgen we in de komende maanden wat meer duidelijkheid.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het blijven bestempelen van die dienst als een gemeenschapsbevoegdheid is de enige piste. Ik was een beetje gealarmeerd toen ik bij de voorbereiding van mijn vraag op een schriftelijke vraag stuitte van de heer Gatz die dat punt vroeger al heeft aangekaart. In uw antwoord op die vraag schreef u: “Door de structurele inbedding van de dienst sociaal vervoer binnen het beleidsdomein mobiliteit wordt dit dossier in principe gewestbevoegdheid.”

Dat kan natuurlijk niet, want gemeenschapsbevoegdheden en gewestbevoegdheden worden grondwettelijk geregeld. Een materie verandert niet van statuut omdat de Vlaamse overheid toevallig beslist dat een andere administratie zich daarmee zal bezighouden. Zo functioneert dat gelukkig niet. Het feit dat men overdraagt naar een administratie die een gewestadministratie is, kan in principe geen impact hebben op het statuut van gemeenschaps-

of gewestbevoegdheid. Dat wordt op een heel ander niveau geregeld. We moeten ervan uitgaan dat die materie gemeenschapsbevoegdheid blijft, zelfs indien ze vandaag wordt behartigd door een administratie waarvan iedereen weet dat het in eerste instantie een gewestadministratie is. Dat is de piste die we vanaf 2012 zouden moeten volgen. We moeten sociaal vervoer blijven bestempelen als een gemeenschapsbevoegdheid die dus onverkort toepassing blijft vinden in onze hoofdstad.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het kustverdedigingsplan ‘Vlaamse Baaien’ - 2089 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, we hebben het er hier al vaker over gehad, ook zijdelings, een drietal weken geleden tijdens de plenaire vergadering.

Ik probeer met deze vraag de koppeling te maken tussen twee plannen, met name het plan ‘Vlaamse Baaien’ en het KAPPA-plan van Natuurpunt.

Tijdens een vergadering van de Minaraad van Knokke-Heist in april was er een presentatie van het project ‘Vlaamse Baaien’. Bij sommige aanwezigen werd de indruk gewekt dat de ideeën en concepten die de Vlaamse waterbouwers en baggeraars aanreiken zonder kritische reflectie door de Vlaamse overheid worden overgenomen.

Uit de presentatie bleek dat de Vlaamse overheid al meteen de haalbaarheid zou onderzoeken van onder meer een uitbreiding van de haven van Oostende, de aanleg van een lagune in Blankenberge en de beruchte eilanden op zee.

Daartegenover staat de oproep van Natuurpunt met het KAPPA-plan dat zich baseert op het werk van de Nederlandse Tweede Deltacommissie om werk te maken van een langetermijnvisie vanuit een integraal denkkader. Daarin kan werk gemaakt worden van een klimaatadaptatieplan voor een breed gedefinieerde kust dat tegelijk is afgestemd op het federale beleid inzake de Noordzee. De ecologische en toeristische waarden kunnen daarbij opgenomen worden.

Alleen al daarom is de huidige focus op de kustlijn te beperkt. Zo ontbreekt momenteel het verhaal van de waterhuishouding in de polders. Net omwille van de zeespiegelstijging zal de ontwatering van de laaggelegen polders moeizamer verlopen en dreigt ook het gevaar van verzilting in de polder. In dit plan moet ook aandacht besteed worden aan de gevolgen in het Schelde-estuarium en de mogelijke gevolgen voor Antwerpen.

Tot op heden verlopen de discussies over de ‘Vlaamse Baaien’ achter gesloten deuren zonder veel betrokkenheid van diverse actoren en betrokkenen. Nochtans bleek uit een rondvraag van de kustwerkgroep van Natuurpunt bij negen lokale Minaraden aan de kust dat hun oproep voor een participatief en transparant proces unaniem gesteund wordt.

Minister, hoe reageert u op de oproep vanuit de milieubeweging, Natuurpunt, de Bond Beter Leefmilieu en de West-Vlaamse Milieufederatie om het project ‘Vlaamse Baaien’ te verbreden tot een integrale visie op de kust en haar klimaatuitdagingen?

Hoe is tot nu toe de projectstructuur? Hoe wordt hierbij enerzijds het maatschappelijk middenveld en anderzijds de academische sector betrokken? Krijgen zij een plaats in een gestructureerd overlegmodel?

Is er ook communicatie naar de bevolking zoals bewoners en werknemers van de kust? Zo ja, op welke manier? Hoe wordt de Federale Regering betrokken?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de oprichting van het wetenschappelijk fonds Ecorise? Hoe wordt dit precies gefinancierd?

Hoe wordt de beïnvloeding van het Schelde-estuarium betrokken in de studiefase?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Als ik uw vraag hoor, krijg ik de indruk dat er wat verwarring is. Aan de ene kant is er het geïntegreerd kustveiligheidsplan. Dat is het plan dat de Vlaamse Regering in nauwe samenspraak met de tien kustburgemeesters uitwerkt om de kust te beschermen tegen de duizendjarige storm. Dat plan moet de komende jaren uitgevoerd worden en zal hopelijk binnenkort door de Vlaamse Regering kunnen worden goedgekeurd.

Een volgend plan dat in het Vlaamse regeerakkoord is opgenomen is het plan ‘Vlaamse Baaien’, dat op een verdere horizon gaat kijken hoe men er door ingrepen, niet op het strand maar verder in het water, voor kan zorgen dat de kust nog een stuk hoger wordt. De vraag is hoe men daarvan een geïntegreerd project kan maken dat voor heel veel sectoren goed is.

Ik volg uw stelling dat het belangrijk is een integrale visie uit te werken. Het plan ‘Vlaamse Baaien’ is voorgesteld door de private sector. Wij vinden dat een relevante kapstok om na te gaan hoe we onze verre horizon kunnen leggen. Dat plan bouwt voort op het basisplan, het geïntegreerd kustveiligheidsplan dat we sowieso moeten uitvoeren als we de kustveiligheid willen optrekken tot het niveau van een duizendjarige storm.

Dit project is strategisch belangrijk. Het is een van de vlaggenschipprojecten van Vlaanderen in Actie. Het is ook een plan waarbij de federale overheid betrokken moet worden omdat men in niet-Vlaamse wateren gaat.

We moeten een aantal uitdagingen aangaan. De belangrijkste opdracht blijft de bescherming van de kust tegen de gevolgen van de klimaatwijziging, de bescherming tegen de zee, de natuurontwikkeling, de economische ontwikkeling, de aantrekkelijkheid van de kust voor bewoners en toeristen, en de ontwikkeling van duurzame energie. Deze vijf pijlers vormen de uitgangspunten bij de uitwerking van elk toekomstig project voor de kustzone.

In die toekomstvisie wordt ook de Westerscheldemonding opgenomen. Daardoor gaat men ook zoeken naar mogelijkheden voor een betere nautische toegankelijkheid van de Scheldehavens en een bevordering van de veiligheid tegen overstroming en van de natuurlijkheid in de Westerschelde.

Ik wil het even hebben over de projectstructuur van de toekomstvisie die wordt gemaakt. Er is een ambtelijke overleggroep die de uitwerking begeleidt. Het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken neemt het voortouw bij de aansturing van het project. Die ambtelijke werkgroep wordt voorgezeten door het departement. Rond de tafel zitten de andere betrokken beleidsinstanties en organisaties. Het gaat dan over de beleidsdomeinen Toerisme, Economie, Leefmilieu, Innovatie, Landbouw, Natuur, Energie, Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid, Onroerend Erfgoed. Ook de federale overheid is vertegenwoordigd via de federale overheidsdienst (FOD) Leefmilieu. Daarnaast maken vertegenwoordigers van het Vlaams Kenniscentrum PPS, de provincie West-Vlaanderen, het Coördinatiepunt Duurzaam Kustbeheer en het Vlaams Instituut voor de Zee deel uit van de stuurgroep.

Onder de ambtelijke werkgroep fungeert een projectteam dat verantwoordelijk is voor het uitwerken van de onderzoeksprogramma's en het begeleiden en aansturen van die langetermijnvisie. Op dit ogenblik zijn vijf inhoudelijke werkgroepen aan de slag, geclusterd rond een aantal thema's. Het gaat dan over het thema kust, havens, eilanden, Westerscheldemonding en natuur- en landschapsinrichting. De academische sector is vertegenwoordigd in die werkgroepen. Daarnaast zijn er drie horizontale werkgroepen. Er is een werkgroep rond communicatie, een werkgroep rond administratieve en juridische procedures en een werkgroep rond financiering.

Is er nu al een grote communicatie naar de bevolking wat de langetermijnvisie betreft? Nee. Dat is natuurlijk iets waarop men in alle rust en met heel veel overleg moet bouwen. Het is ook iets waaraan een klein onderdeel innovatief onderzoek gekoppeld is. U had het over het oprichten van Ecorise naar Nederlands model. De bedoeling is niet om een studie te maken over hoe het er moet uitzien, wel om een aantal innovatieve technieken te onderzoeken. Ik denk dan aan een manier om baggerslib te recupereren voor toepassingen in zee. Het gaat dus om heel specifieke wetenschappelijke onderzoeken om na te gaan of bepaalde zaken toegepast kunnen worden. De ontwikkeling van dat plan gebeurt door de ambtelijke overleggroep en de projectstructuur waarover ik het daarnet had.

Waarover wel al heel actief gecommuniceerd is met de kustgemeenten, zijn de maatregelen in het kader van het Masterplan Kustveiligheid. Ik heb een unaniem akkoord met de tien kustgemeenten over een aantal ingrepen die op korte termijn zouden moeten gebeuren. Er is een groot draagvlak om het Masterplan Kustveiligheid uit te voeren. We kunnen breed communiceren over wat precies waar moet gebeuren zodra de regering het heeft goedgekeurd. Men kan moeilijk nu al de boer op gaan met iets dat niet is goedgekeurd. Er wordt gewerkt aan een communicatiestrategie, ook voor de bevolking. De lokale besturen hebben tot nu al een heel belangrijke rol gespeeld om een aantal ingrepen te doen en dat draagvlak gerealiseerd te krijgen.

Dat plan wordt trouwens al voor een deel uitgevoerd. U weet dat. Er zijn werken gepland in De Haan en Wenduine. In september vinden daar ook infoavonden plaats. Een van de ingrepen daar is het breder maken van de stranden. Dat maakt dat de mensen verder moeten stappen vooraleer ze de kust bereiken. Dat creëert heel wat kansen, maar ook wel wat onrust, omdat op termijn de zee minder dichtbij zou zijn.

Als het over het toekomstplan ‘Vlaamse Baaien’ gaat, is de federale overheid absoluut betrokken. Een brede communicatie is nog niet mogelijk omdat het plan nog niet klaar is en omdat er nog heel wat onderzoek moet gebeuren.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik moet altijd een beetje lachen met de term ‘duizendjarige storm’. Dat is een storm die toch wel heel lang zou duren. Ik weet wat wordt bedoeld, maar het laat vermoeden dat de storm duizend jaar zou duren. Dan zouden we toch wel een heel sterke kust moeten hebben.

Ik wil nu even de link leggen met de commissie Versnelling. Daar wordt gezegd dat bij aanvang van grote projecten een draagvlak wordt gezocht om dan te starten. Ik denk dat in een proces zoals dit, waarin toch wel de kern van Toerisme Vlaanderen wordt geraakt, waarin heel wat economische sectoren en bevolkingsgroepen worden geraakt – ook de landbouw, ook bewoners –, vrij vroeg breed gecommuniceerd moet worden, al is het maar om te zeggen wat op langere termijn te gebeuren staat en waaraan wordt gedacht. Zoals het nu verloopt, worden meer vragen gecreëerd dan antwoorden gegeven. En dat creëert dan weer onduidelijkheid. Mensen raken op hun qui-vive en vermoeden misschien zaken die er niet zijn. Ik pleit ervoor om, hoewel het om de lange termijn gaat, vrij snel een of ander platform of draagvlak te zoeken, waarbij toch de partners van meet af aan betrokken kunnen worden in een participatief model. Nu is het nog een beetje te veel achterkamerpolitiek. Dat is toch mijn aanvoelen.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Minister, ‘Vlaamse Baaien’ is in feite een zeewaarts gerichte inspanning ter bescherming tegen die duizendjarige stormen.

Minister Hilde Crevits: Tegen de duizendjarige storm. Dat is wat we nu al willen doen.

De heer Sas van Rouveroj: Wat ik wil zeggen, is dat het in hoofdorde gaat over zeewaarts gerichte inspanningen. Ze zijn niet landwaarts gericht. U weet dat de haven van Zeebrugge –

naar mijn aanvoelen terecht – de vraag stelt over zeewaartse uitbreiding. Ik ben ervan overtuigd dat we het daarover in de komende maanden en jaren nog vaak zullen hebben. U hoort al wat mijn persoonlijk standpunt daarover is. Ik denk dat het een gerechtvaardigde zaak is. In welke mate houdt het project ‘Vlaamse Baaien’ daar al rekening mee? Want er zal toch wel enige incidentie zijn tussen een zeewaartse uitbreiding van Zeebrugge enerzijds en de zeewaartse bescherming in het kader van de ‘Vlaamse Baaien’ anderzijds.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Die duizendjarige storm, dat is een theoretisch model. Ik vind het zelf ook een vrij ongelukkige uitdrukking. We hebben het over een storm die maar eens in de duizend jaar zou mogen voorkomen. Men wil daarmee de mensen op een vrij eenvoudige manier het beeld geven dat we het hebben over een storm die één keer om de honderd, één keer om de duizend jaar en één keer om de tienduizend jaar voorkomt. De basisveiligheid van de kust is die tegen de honderdjarige storm, eens om de honderd jaar. De bedoeling is dat die veiligheid in de komende jaren versterkt wordt, zodat de kust bestand is tegen een duizendjarige storm.

Mijnheer van Rouveroij, ‘Vlaamse Baaien’ is een idee of een plan om in de zee een aantal ingrepen te doen, die er in de eerste plaats op gericht zijn om de veiligheid van de kust nog te versterken. Vervolgens wil men daar ook een aantal mogelijkheden voor de toekomst mee creëren. Het is zeer innovatief, er zit van alles in. Het vergt echter ook nog heel wat onderzoek. Daarnet had ik het over baggerslib om drempels te maken in de zee. Dat zijn zaken die zeer innovatief zijn en die onderzocht moeten worden. Dat onderdeel moet absoluut bekeken worden.

Mijnheer Peeters, u vraagt om nu al te zorgen voor een platform voor publieksparticipatie. Ik kan dat begrijpen. Ik wil echter niet dat de twee zaken elkaar besmetten. Als de Vlaamse Regering het geïntegreerd kustveiligheidsplan goedkeurt, moet de eerste grote publieksinformatie gaan over de maatregelen voor de korte termijn, voor de komende jaren: bredere stranden, een andere manier om stranden te beheren. Dat is de eerste stap. Als dan een andere grote publieksparticipatie wordt georganiseerd over iets dat nog uitgewerkt moet worden, dan dreigt dat te verdrinken. Het is belangrijk dat eerst gezorgd wordt voor een sterk communicatieplan met betrekking tot het geïntegreerd kustveiligheidsplan.

Mijnheer van Rouveroij, we hebben ons ambtelijk forum, vijf werkgroepen. Eén werkgroep is de werkgroep Havens, die net nagaat wat de havens vragen in verband met de toekomstige ontwikkelingen en hoe die verweven zitten in een dergelijk plan. Dat plan heeft ook een aantal havengerichte modellen en voorstellen, die misschien wel nuttig kunnen zijn, maar die ook technisch onderzocht worden. Er is een, uiteraard, ambtelijke werkgroep die zich daarover buigt.

Persoonlijk vind ik het wat vroeg om nu al te beginnen met publieke consultaties over iets waarvan we nog niet weten welke invulling het ooit zal krijgen. Het is wel van belang dat we nadenken hoe we een georganiseerde projectstructuur extern kunnen opzetten om de betrokkenheid te garanderen. Daarvoor moeten we een basisdocument hebben vanuit de Vlaamse overheid over hoe we daarmee doorgaan. Ik kan moeilijk van een plan dat extern wordt voorgesteld, zeggen dat dat nu het plan van de overheid is. We moeten nagaan wat de overheid er als elementaire, prioritaire zaken uithaalt en hoe we daar in de toekomst mee omgaan. Het is dus genuanceerd, maar het kan ook niet anders dan genuanceerd zijn.

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 het verkeersreglement - 2160 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ritsen - 2240 (2010-2011)

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

De heer Steve D’Hulster: Minister, enkele weken geleden vernamen we van u dat u samen met uw goede collega, staatssecretaris voor Mobiliteit Schoupe zou bekijken of de nieuwe Ritswet versneld zou kunnen worden ingevoerd.

Het aanpassen van de wegcode is vandaag nog steeds een federale bevoegdheid. De staatssecretaris voor Mobiliteit stelde in zijn beleidsnota Mobiliteit de doelstelling voorop het verkeersreglement te herschrijven tot een logisch, overzichtelijk en leesbaar geheel, ten behoeve van de weggebruikers en de overheden. Dat is nodig, want het huidige verkeersreglement werd al meer dan zestig keer gewijzigd, door een hele rits van koninklijke besluiten.

Die integrale wegcode zou eind 2009 worden afgerond en voor advies worden voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid (FCVV), maar uiteraard ook aan de gewesten. Het was de bedoeling om tegen 1 juli 2010 een definitieve tekst te presenteren. Daarin is men echter niet geslaagd, en in april 2010 stelde de staatssecretaris een aantal nieuwe dringende wijzigingen voor, die al voor de zomer van 2010 in werking zouden treden, in afwachting van een compleet nieuwe wegcode. Het ging toen onder andere over het afschaffen van het algemeen inhaalverbod voor vrachtwagens van meer dan 3,5 ton op de 2x2-wegen, over het verplichten van het dragen van beschermende kledij voor motorrijders en hun passagiers, over het invoeren van de mogelijkheid van het uitbreiden van het gebruik van de busstroken tot andere voertuigen dan die van het openbaar vervoer enzovoort.

Een aantal van die voorgestelde wijzigingen zijn vrij controversieel. Zo is bijvoorbeeld het inhaalverbod al regelmatig besproken in deze commissie. Onlangs heb ik daar nog een schriftelijke vraag over ingediend. Uit het antwoord daarop is gebleken dat de Vlaamse Regering nog geen voorstel van beslissing op de agenda heeft gezet met betrekking tot de adviesvraag betreffende aanpassingen aan de wegcode. In februari 2011 werd staatssecretaris Schoupe nog ondervraagd in de commissie Infrastructuur van het federaal parlement over de stand van zaken met betrekking tot de oefening om de wegcode te vereenvoudigen. Hij bracht daarbij twee belangrijke elementen naar voren. Ten eerste wees hij erop dat de hele tekst hoe dan ook nog niet rijp was voor een algemene herziening. Ten tweede stelde hij dat de tussentijdse wijziging van de wegcode en de voornoemde maatregelen werden vertraagd door de val van de regering. De staatssecretaris merkte echter ook op dat het – lang – uitblijven van een nieuwe regering ons wel dwingt de draad opnieuw op te nemen. Hij stelde ook dat er over de tussentijdse wijziging overleg was gepland met de gewesten, om overeenstemming te zoeken over de wijzigingen die op korte termijn nog zouden kunnen worden aangebracht.

Minister, het versneld invoeren van de Ritswet, waarover u overleg met de staatssecretaris hebt aangekondigd, impliceert wellicht ook dat er een aantal andere wijzigingen zullen worden doorgevoerd. Gelet op de betrokkenheid van de gewestregeringen wil ik u daarover een aantal vragen voorleggen.

In uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 26 november 2010 hebt u gesteld dat de Vlaamse Regering nog geen voorstel van beslissing in verband met de adviesvraag betreffende de aanpassingen aan de wegcode op de agenda had gezet. In het verlengde daarvan stelde u dat de federale staatssecretaris voor Mobiliteit een nieuwe adviesvraag tot het gewest zou richten met betrekking tot die aanpassingen waarover de regering in een periode van lopende zaken nog kan en wil beslissen. Heeft het gewest ondertussen een advies

opgesteld? Heeft het gewest een nieuwe adviesvraag ontvangen met betrekking tot de aanpassingen aan het verkeersreglement?

Uw goede collega, de staatssecretaris van Mobiliteit, gaf aan dat het uitblijven van een regering ons dwingt het dossier te hervatten. Hierover zou overleg worden gepleegd met de gewesten. Tegelijkertijd gaf u zelf ook aan dat de Ritswet versneld zou worden ingevoerd. Is er intussen overleg gepleegd hierover? Zo ja, wat is gebleken uit dit overleg? Zo nee, wordt het overleg dan nog gepland in de niet al te verre toekomst? Welke aanpassingen wil de federale overheid doen? Hebt u al een zicht op de plannen van uw goede collega? Wat is de verdere timing ter zake? Zijn er aanpassingen waartegen het Vlaamse Gewest bezwaren heeft? Welke en waarom? Wat is bijvoorbeeld de houding van het Vlaamse Gewest ten aanzien van de reeds enkele keren aangekondigde afschaffing van het algemeen inhaalverbod?

Mijn laatste vraag ligt in het verlengde van de voorgaande vragen. Wat is in een periode van lopende zaken precies wenselijk als het gaat om het wijzigen van het verkeersreglement, en wat niet? Graag had ik een korte toelichting bij uw visie en die van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, geachte leden, minister, mijn vraag gaat over één onderdeel, namelijk het ritsprincipe. Op 18 februari 2011 heb ik daar een schriftelijke vraag over gesteld en daarover gecommuniceerd. Minister, u hebt op basis daarvan gereageerd in de pers. U hebt gesteld het ritsprincipe te willen verplichten in het nieuwe verkeersreglement. In de nieuwe verkeersreglementering zou de regel zijn toegevoegd die bepaalt dat er ter hoogte van een rijstrookvermindering of wegversmalling voorrang zou worden verleend aan telkens één bestuurder die wil invoegen. Om die nieuwe regel te promoten, zou er een affichecampagne komen langs de gewestwegen, en een grote sensibiliseringscampagne. Wanneer dat nieuwe verkeersreglement zou ingaan, was nog niet duidelijk. Het is klaar, maar moest nog worden goedgekeurd door de federale overheid, zo heb ik in een aantal persartikels kunnen lezen.

Minister, u was ervan overtuigd – en hopelijk nog steeds – dat het nodig is om het hoffelijkheidsprincipe bij het ritsen te verplichten. U zou dat dan ook aankaarten bij uw goede – zoals de heer D’Hulster hem noemt – federale collega, staatssecretaris voor Mobiliteit Schoupe. In het schriftelijke antwoord dat ik van u had ontvangen, in februari, had u al gesteld dat er over dat ritsprincipe en die verplichting overleg was geweest, in het kader van de besprekingen over de nieuwe verkeersreglementering. Het voorstel is het ritsprincipe wettelijk verplicht te maken. Dat zou dus al volledig zijn opgenomen in het voorstel voor een nieuwe verkeersreglementering.

Nu heeft de heer Wollants, mijn goede collega in het federaal parlement, daarover ook een vraag gesteld aan staatssecretaris Schoupe. Die heeft geantwoord dat het ritsprincipe op dat moment niet werd opgenomen in het ontwerp van koninklijk besluit om de wegcode op diverse punten te wijzigen, omdat het niet als prioritair werd beschouwd. Wel stelde hij dat het principe wel in het ontwerp kon worden opgenomen, als men dit werkelijk nodig zou achten. Voor mij en wellicht ook voor u is dat zeker een goede mogelijkheid, is het wel nodig om die verplichting in te voeren, zeker in het licht van de vele wegenwerken die nu bezig zijn en de volgende maanden zullen plaatsvinden. Dat zou zeker een deel van de oplossing kunnen bieden voor de doorstroming van het verkeer. Dat hebt u trouwens ook in de pers verklaard.

Ik zou dus graag wat duidelijkheid willen. Wat is nu precies de stand van zaken? Staat dat al in dat nieuwe ontwerp, of niet? De staatssecretaris stelde dat het ontwerp van koninklijk besluit zonder het ritsen is opgemaakt. Het zou wel aan de gewesten zijn voorgelegd en ter zake zou er ook al een advies van de Raad van State zijn.

Minister, in welke mate was u betrokken bij het opstellen van het ontwerp van koninklijk besluit om de wegcode te wijzigen? Welk advies hebt u gegeven nadat het ontwerp van

koninklijk besluit aan u werd voorgelegd? Zult u alsnog zelf stappen zetten om het ritsprincipe als verplichting te laten opnemen in het ontwerp van koninklijk besluit?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik doe nu al 24 jaar het traject tussen Lanaken en Brussel, heen en terug. Eigenlijk is heel de kwestie van het ritsen dat we er hier altijd een zootje van maken. Eigenlijk is ritsen tot op het einde rijden en invoegen, rijden en invoegen, rijden en invoegen. Wat doen wij? Sommigen voegen al 300 meter op voorhand in. Anderen zien een gat vallen, schuiven dan weer naar links en proberen voor te steken. Eigenlijk zou op een of andere manier bij de rijopleiding en in een goede instructie duidelijk moeten worden gemaakt aan de mensen dat, als ze dat gedisciplineerd doen, dat voor iedereen eigenlijk winst oplevert. Vandaag is dat vaak de aanleiding tot halve en hele cowboytoestanden, ongewild en onbedoeld bij sommigen, bij anderen misschien iets minder. Misschien moet aan heel veel weggebruikers eens duidelijk worden gemaakt hoe ze effectief moeten ritsen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er zijn veel vragen gesteld, maar ik zal ze niet allemaal kunnen beantwoorden. U weet dat aanpassingen van de wegcode onder de bevoegdheid van de federale overheid en mijn collega Schouppe vallen, waarbij de federale staatssecretaris het initiatief neemt.

Ik zal u vooraf de chronologie van de voorbije periode schetsen met betrekking tot de aanpassing van het verkeersreglement.

Sinds 2007-2008 heeft de federale overheid in een door haar gecoördineerde werkgroep 'Vereenvoudigd verkeersreglement' diverse partijen, waaronder ook de gewesten, betrokken bij de voorbereiding van de vereenvoudiging van de wegcode. De Vlaamse overheid was daarin vertegenwoordigd via het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. In de loop van 2009 is het resultaat van de werkgroep ter bespreking voorgelegd aan de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid, waarin de Vlaamse overheid ook vertegenwoordigd is, opnieuw via het departement.

Begin december 2009 heeft de FCVV vergaderd over een voorstel, uitgewerkt door de werkgroep 'Vereenvoudiging van de wegcode'. Op die tekst werden nog een hele reeks amendementen ingediend door verschillende belangengroepen en organisaties. Wat het inhaalverbod van vrachtwagens betreft, werd binnen de FCVV geen eensluidend advies gegeven. Er zijn enkel een aantal technische bemerkingen vermeld. De FCVV is op dat punt nooit tot een eenduidige conclusie gekomen.

Ondertussen achtte de federale overheid het wel noodzakelijk om een tussentijdse wijziging van de wegcode door te voeren op een aantal verschillende, losse, prioritaire elementen in afwachting van de invoering van een volledig nieuwe wegcode.

In april 2010 is een gedeeltelijk gewijzigd verkeersreglement door de federale staatssecretaris voor Mobiliteit aan de gewesten overgemaakt met een verzoek om advies. Het betrof een ontwerp tot wijziging op drie punten. Eén: een wijziging van het koninklijk besluit tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg. Twee: de wijziging van een ministerieel besluit waarbij de minimumafmetingen en de bijzondere plaatsingsvoorwaarden van de verkeerstekens worden bepaald. Drie: wijziging van het ministerieel besluit betreffende een aantal karakteristieken waaraan autocars moeten voldoen om 100 kilometer per uur te mogen rijden op een aantal wegen.

Na onderzoek door mijn administratie over de voorgestelde wijzigingen zijn de volgende bezwaren geduid. Er waren een aantal technische en inhoudelijke onnauwkeurigheden, inconsistenties, tegenstrijdigheden en problemen die volgens mijn administratie zouden kunnen ontstaan bij interpretatie. Die onduidelijkheden zouden er zowel zijn voor

wegbeheerders, voor rechters en politie, als voor de weggebruikers. Dat komt de verkeersveiligheid uiteraard niet ten goede. Er is ook gewezen op een aantal mogelijke bevoegdheidsoverschrijdingen. U weet dat de bevoegdheidsverdeling daar soms wat complex in elkaar zit.

Die opmerkingen werden meegedeeld aan het kabinet van de staatssecretaris voor Mobiliteit, met de vraag om, alvorens wij als Vlaamse overheid een formeel advies zouden moeten geven, eerst inhoudelijk een aantal overlegmomenten te plannen tussen de gewesten en de federale overheid.

Door de val van de regering liepen die zaken wat vertraging op. Eind januari van dit jaar was er een voorlopig laatste overleg. De staatssecretaris heeft een tijdje geleden in de Kamer inderdaad verklaard dat het uitblijven van een nieuwe Federale Regering hen dwingt om de draad opnieuw op te nemen. De federale overheid wil nu nieuw overleg met de gewesten opstarten over de wijzigingen aan de wegcode. Ik heb echter nog geen datum waarop dat overleg zou plaatsvinden. Ik heb tot op heden ook nog geen nieuwe adviesaanvragen ontvangen vanwege de federale overheid. Dat is ook logisch, want we willen eerst dat inhoudelijke overleg kunnen houden.

In mei vond er een federale staten-generaal van de verkeersveiligheid plaats. Daar heeft de staatssecretaris gezegd dat hij het dossier van de aanpassing van het verkeersreglement opnieuw wil opnemen. Dat is zeer goed, want het is een belangrijk punt. Maar tot op heden is er dus nog geen nieuw overleg geweest.

Het ritsen zat inderdaad nog niet vervat in de voorgelegde gedeeltelijke wijziging van het verkeersreglement. Ik heb een paar weken geleden, toen de problematiek ontstond, wel telefonisch contact gehad met de staatssecretaris. Ritsen moet je dus inderdaad doen door tot op het einde van de strook te rijden, maar dan is er een conflict met de wegcode, die zegt dat als je voorbij wilt rijden, je de ander voor moet laten. Dat is dus een beetje strijdig met dat ritsen. Er is al een ontwerpbeplanning om dat met één zin helemaal reglementair te maken. De staatssecretaris heeft zich bereid verklaard om dat mee op te nemen. Maar eerst moeten we dus nog concreet overleg hebben.

Ik ben absoluut voorstander om het ritsen juridisch te regelen. Het is goed voor de verkeersveiligheid. Het moet wel duidelijk zijn. Je ziet dat de politie nu al met borden aankondigt waar men moet ritsen. Het kan echter nog altijd tot verwarring leiden bij automobilisten, omdat de wegcode nog niet aangepast is.

In het voorstel van de werkgroep met betrekking tot de vereenvoudiging van de wegcode is de tekst met betrekking tot het ritsen opgenomen. Die is ook al meegedeeld in antwoord op schriftelijke vraag 707 van mevrouw Jans. Het artikel zou als volgt luiden: “Wanneer het verkeer overeenkomstig artikel 4.1.7° verloopt, sterk vertraagd is en een inrichting of een hindernis het rijden in één of meerdere rijstroken of rijen verhindert, moet elke bestuurder die rijdt in de ernaast gelegen vrije rijstrook of rij, ter hoogte van de versmalling voorrang verlenen aan één bestuurder die rijdt in de rijstrook of rij waarop de inrichting of de hindernis zich bevindt (ritsen).”

Met die aanpassing zou ter hoogte van werken of van een ongeval ritsen wellicht de regel worden, maar niet op plaatsen waar verkeer structureel moet invoegen in een filesituatie. De voorgestelde juridische wijziging is wellicht nog voor verbetering of verduidelijking vatbaar. Er staat bijvoorbeeld ‘ter hoogte van’. Waar is dat dan precies? Wat mij betreft, moet dat nog eens bekeken worden. Wat er ook nog niet in vervat zit, zijn de plaatsen waar verkeer in filesituaties structureel moet invoegen, bijvoorbeeld aan een oprit, waar je ook een rijstrookvermindering hebt. De huidige formulering dekt ongevallen en alle soorten hindernissen, maar niet de plaatsen waar je structureel moet invoegen. En eigenlijk zou je daar ook beter gaan ritsen. Dat moet gewoon de standaard worden. We moeten daar dus nog wat aan schaven. Er zijn nog twee bedenkingen bij die formulering.

Collega's, het is wat mij betreft nog wat vroeg om allerlei standpunten te formuleren op andere voorstellen, omdat er nu geen concrete voorstellen op tafel liggen. Ik vind het ook moeilijk om in het kader van een vraag om uitleg het debat helemaal open te trekken over welke regels ik allemaal gewijzigd wil zien. We moeten vooral overleggen met de Federale Regering over hoe ver zij kunnen gaan in de wijzigingsvoorstellen, en vervolgens bekijken wat voor ons prioritair is. Het ritsen had ik al meegegeven. Er liggen ook nog een aantal voorstellen van vroeger op tafel. Ik hoop u meer duidelijkheid te kunnen geven zodra het eerste overleg met de federale overheid en de gewesten heeft plaatsgevonden.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik ben zeer tevreden dat parlementair werk loont en dat er op basis van een schriftelijke vraag en de communicatie daaromtrent een oplossing komt voor het probleem van het ritsen. Ik hoop dat het overleg heel snel zal plaatsvinden en dat uw voorstel tot wijziging van de verkeersreglementering opgenomen zal worden.

Als stok achter de deur heeft onze partij in het federaal parlement een wetsvoorstel ingediend. Mocht het overleg er op korte termijn niet komen, dan hoop ik dat we het er via een wetsvoorstel wel door krijgen.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik heb er begrip voor dat u niet op alles kunt antwoorden omdat verkeersveiligheid in het algemeen en zeker de weg en wegcode bij twee bevoegdheidsdomeinen zit. Ik begrijp dat u met uw federale collega moet ritsen.

Het is belangrijk dat er geregeld overleg is. Dat is de voorbije maanden vaak aangekondigd, ook op de staten-generaal van de verkeersveiligheid. Er zouden zaken veranderen aan de wegcode en er komt binnenkort overleg met de partners en de regio's. Dan is het ook belangrijk dat het er komt.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik heb me niet gemoeid met de discussie daarnet omdat ik wilde luisteren naar uw antwoord. Ik heb wel nog een bijkomende vraag.

Als we het hebben over ritsen, dan gaat het voornamelijk over ritsen bij het oprijden van snelwegen of bij files. Een probleem dat ik al enkele keren heb ervaren, is het ritsen bij wegenwerken. Er is bijvoorbeeld een wegversmalling en daar moet worden geritst. Er zijn nogal wat chauffeurs die boos worden als er mensen tot vlak voor de werken rijden en dan pas gaan ritsen. Die mensen laten ze niet door, hoewel het verkeersreglement die mensen verplicht om helemaal tot aan de wegwerkzaamheden te rijden en dan pas te ritsen.

Minister, wilt u dat meenemen? Is het niet mogelijk om daar een informatieve campagne rond te bouwen, want veel mensen weten dat niet. Het leidt tot een zekere vorm van agressie en het bevordert de doorstroming niet als mensen al honderden meters op voorhand proberen te ritsen omdat ze denken dat ze niet tot het einde mogen doorrijden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer D'Hulster, ik ben het met u eens dat er geregeld overleg moet zijn, maar met een regering in lopende zaken is het vaak niet evident om af te bakenen wat kan en wat niet kan. Het overleg moet er wel snel komen.

Mijnheer Roegiers, ik dacht dat ik het duidelijk had gemaakt in de formulering van het voorstel. Dat was goed voor wegenwerken en hindernissen, maar niet voor op- en afritten. Wat u logisch vindt, is nog niet zorgvuldig geformuleerd. Dat moet dus mee worden opgenomen.

U hebt gelijk over de informatieve campagne. Nu zijn er bij wegenwerken al dynamische borden. Met een rijstrooksignalisatie kun je het ritsen opleggen, maar soms wordt het

gecombineerd met een verbod om een bepaalde rijstrook te gebruiken. Er zijn bijvoorbeeld wegenwerken over 500 meter. Als men de rijstrook vanaf 200 meter niet meer toegankelijk maakt door een rood kruis, en men vraagt daar om te ritsen, dan is dat het punt vanaf waar er moet worden geritst. Dan mag je niet tot aan de wegenwerken rijden. De vorige campagne zei dat je moest rijden tot aan de hindernis. Sommige automobilisten denken dat je het rode kruis mag negeren en ze rijden tot aan de werken en gaan dan ritsen. Dat kan natuurlijk niet. Een rood kruis domineert alles en betekent dat die rijstrook is afgesloten. Dat is dan in functie van de veiligheid van de arbeiders of de werf. Dat moet duidelijk nog ingeburgerd geraken.

Ik zou het liefst een grote communicatiecampagne opzetten als we het juridisch volledig afdwingbaar kunnen maken. Anders kun je het alleen aanbevelen, maar dan is er nog onduidelijkheid. Als we die twee kunnen combineren, ben ik de eerste om middelen vrij te maken voor een intensieve campagne. Ik wil eerst dat het juridisch volledig is opgelost.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op de Westerschelde - 2193 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorstel om ook loodsen op cruiseschepen te verplichten - 2199 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, de Belgische Beroepsvereniging van Loodsen waarschuwt voor ongevallen op de Westerschelde. Daar varen immers zowel riviercruiseschepen als containerschepen, en die combinatie is volgens de scheepsloodsen erg gevaarlijk. De cruiseschepen zijn relatief klein, ongeveer 200 tot 300 ton zwaar, en vervoeren een 200-tal passagiers. Omdat ze alleen op rivieren varen, en niet op zee, zijn ze niet verplicht om loodsen aan boord te hebben.

Op de Westerschelde leidt dat vroeg of laat tot een ramp, zo waarschuwt de Belgische Beroepsvereniging van Loodsen. Cruises worden almaar populairder. Ten opzichte van 2005 meren vandaag in Gent en Antwerpen dubbel zoveel schepen aan. De meeste riviercruiseschepen komen via de Nederlandse binnenwateren op de Westerschelde terecht, wat een zeer drukke route is. Dagelijks komen er meer dan 70 containerschepen van 10.000 ton voorbij. De kleinere cruiseschepen zijn volgens de scheepsloodsen erg kwetsbaar.

Een containerschip dat een cruiseschip raakt, is volgens de loodsen vergelijkbaar met een vrachtwagen die een speelgoedautootje overrijdt. De loodsen hebben weet van een aantal bijna-ongevallen. De kleine cruiseschepen mogen reglementair de betrokken route gebruiken, maar volgens de scheepsloodsen zijn ze eigenlijk niet geschikt om op zo'n drukke route te varen. In Duitsland is twee weken geleden zo'n ongeluk gebeurd.

Minister, de Westerschelde wordt beheerd door Vlaanderen en Nederland. Had u reeds contact met Nederland over het stijgend aantal riviercruiseschepen en de risico's ervan? Zo nee, wilt u hiertoe weldra het initiatief nemen? In Nederland wil zelfs de commissie van de Koningin strengere regels, en als dat niet lukt, mogen van haar cruiseschepen de Westerschelde niet meer op. Als er nog geen overleg was, is dat wel dringend nodig.

Het cruisetoeerisme is toeristisch zeker een meerwaarde voor onze havensteden, maar de veiligheid op de zeer drukke Westerschelde – bovendien gekenmerkt door zwaar containervervoer – mag geenszins in gevaar worden gebracht. Er zouden reeds op het nippertje

aanvaringen vermeden zijn. Hebt u daar weet van? Is de situatie dusdanig dat snel ingrijpen aangewezen is? Welke mogelijkheden van aanpak ziet u?

Ik heb van horen zeggen uit de sector dat taal- en communicatieproblemen op sommige boten vooral aan de basis liggen van deze problemen. Op Duitse boten werken veel mensen uit het Oostblok, die niet de voertaal van het Engels, Nederlands of Frans machtig zijn. Morgen in de ministerraad zult u het evaluatierapport van het gemeenschappelijk nautisch beheer behandelen. Dat kan daar zeker ter sprake komen. De minister-president heeft gisteren zelf ontdekt dat Europa soms eerst naar de pers stapt in plaats van eerst naar de ministerraad. Misschien is het vandaag de uitgelezen kans om in de commissie uw voorstellen van morgen al te delen met ons.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: De Belgische loodsen luiden de alarmbel. Ze melden dat het groeiende aantal cruiseschepen op de Westerschelde voor gevaarlijke toestanden zorgt. De laatste tijd zit het aantal cruises dat Gent en Antwerpen aandoet, in stijgende lijn. Dit jaar zullen meer dan dubbel zoveel cruiseschepen aanmeren in de Gentse haven in vergelijking met 2005. Dit brengt voor de stad en de lokale middenstand een positieve dynamiek mee, maar de loodsen, die vandaag de containerschepen of de tankers naar de havens loodsen, zien hierin ook een gevaar.

De voorzitter van de Belgische Beroepsvereniging van Loodsen stelt dat het voor deze lage toeristenboten van amper 200 tot 300 ton een gevaar vormt om te varen tussen de meer dan 70 zware schepen van meer dan 10.000 ton die dagelijks via de drukke route op de Westerschelde de havens aandoen. Daarom stellen de loodsen voor om een verplichting in te voeren om ook op cruiseschepen loodsen te plaatsen. Nu zijn loodsen alleen op zeeschepen verplicht.

Minister, sluit u zich aan bij de alarmkreet van de loodsen? Hoe staat u tegenover het voorstel om een verplichting in te voeren om ook op cruiseschepen loodsen te plaatsen? Indien u daar positief op antwoordt, zal dat gevolgen hebben voor de cruisevaart. Noch voor Antwerpen en Gent, noch voor Zeebrugge behoort de cruisevaart tot de corebusiness van het havenbestuur. Maar dat wil niet zeggen dat het daarom onbelangrijk is, want ik vrees dat passagiers tot de corebusiness van steden als Antwerpen, Gent en Brugge – dat dan aansluit bij Zeebrugge – behoren. In die zin zou het niet wijs zijn om de cruisevaart te belemmeren door bijvoorbeeld voorwaarden te creëren die de kostprijs verhogen of vertragend werken. Zeebrugge is een apart probleem, omdat het daar gaat over zee cruises. Het probleem dat de heer Reekmans en ikzelf hier aanhalen, betreft de riviercruises. Daar heb je ook dat schaalverschil tussen de grote en kleine vaart.

Minister, als u een maatregel overweegt, bekijkt u dan best niet eerst de gevolgen die dit zou kunnen hebben voor de cruisevaart? Kan het loodswezen vandaag de opdracht aan? We hebben het daar al over gehad in het kader van de beheersovereenkomst. Het loodswezen doet echt zijn best, maar er zijn grenzen. Het moet eerst een aantal managementopdrachten vervullen vooraleer het goed kan werken. In vergelijking met andere landen doet ons loodswezen het zeer goed. Als het echter nog een bijkomende opdracht krijgt en er nog meer loodsen moeten worden aangesteld en opgeleid, kan de opdracht van het loodswezen misschien toch in gevaar komen. Je moet afwegen of dat de moeite waard is.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, we weten allemaal dat het loodswezen een zeer gedreven leiding en een zeer sterke vakbondscultuur heeft. De combinatie van beide factoren maakt het tot een bijzonder interessante en gedreven corporatie. Als het zijn markt kan uitbreiden, zal het dat niet nalaten. Maar moet dat op deze manier gebeuren? Moet de riviercruisevaart daar het slachtoffer van worden? Moeten er voor die toch niet onbelangrijke toeristische sector bijkomende kosten worden gecreëerd? De heer van Rouveroij gaf aan dat dit liever niet moet

gebeuren, de heer Reekmans gaf aan van wel. Voor een keer volg ik liever de heer van Rouveroijs dan de heer Reekmans.

Hoe ver kun je daar echter in gaan? Als de veiligheid het argument is om te starten met het opleggen van een loodsplicht aan de riviercruises, ga je dan ook loodsplicht opleggen aan de grote binnenschepen, die ook dat stuk van de rivier gebruiken? Je moet daar dus zeer voorzichtig in zijn. In het verleden vond ik in de minister-president steeds een medestander voor mijn visie daarover.

Ik vind dat we de loodsplicht niet mogen veralgemenen. Op sommige vaaropdrachten zouden we de loodsplicht zelfs kunnen verminderen of uitbesteden aan anderen, die niet tot het loodswezen behoren. De heer van Rouveroijs weet waarover ik het heb. De belofte op het Zeekanaal in Gent is volgens mij geen taak van het loodswezen, maar zou je ook aan dock pilots kunnen uitbesteden, zoals dat in de Antwerpse binnenhaven gebeurt. Ook het oversteken van de rivier zou je kunnen laten begeleiden door mensen die niet tot het loodswezen behoren. In tegenstelling tot de heer Reekmans vind ik dus dat we voorzichtig moeten omspringen met een veralgemening van de loodsplicht. Bent u het eens met deze visie of niet?

De heer Dirk de Kort: Minister, ik sluit mij daarbij aan. Ik denk dat het probleem dat zich voordoet, eerder te maken heeft met de veiligheid en de verkeersbegeleiding. Het zou goed zijn om een algemene evaluatie te maken van de verkeersbegeleiding. Helaas zijn er de laatste tijd een aantal incidenten gebeurd, zoals met het schip voor de sluis van Antwerpen. We moeten nagaan of we wel op een performante manier aan het werken zijn. Ik hoor hier en daar toch wel dat men bekommerd is over de verkeersveiligheid en het huidige werken van de verkeersbegeleiding in het algemeen. We moeten ons niet beperken tot de vraag of er al dan niet bijkomende belofte moet komen, maar we moeten de zaken in een ruimer geheel evalueren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik volg de problematiek van de riviercruiseschepen of binnenvaartpassagiersschepen nauwgezet op via de twee Vlaamse vertegenwoordigers in de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Naar aanleiding van het debat heb ik een paar weken geleden contact opgenomen met deze vertegenwoordigers. De Permanente Commissie is op grond van het Verdrag van 21 december 2005 inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied verantwoordelijk voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling op de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen.

Midden 2008 heeft de Permanente Commissie een aantal veiligheidsbevorderende maatregelen voor de riviercruiseschepen ingevoerd en die ook vastgelegd in een gezamenlijke bekendmaking aan de scheepvaart. Ik zal ze hier opnoemen, omdat daar interessante dingen in staan, zeker in het kader van de vraag van de heer Reekmans.

Ten eerste is aan riviercruiseschepen bij het invaren van het Scheldegebied een meldplicht opgelegd zodat de verkeerscentrales ze nauwgezet kunnen begeleiden. Ten tweede zijn aan de verkeerscentrales instructies gegeven om het vaargedrag van de riviercruiseschepen goed te bewaken om waar nodig te kunnen bijsturen. Ten derde geldt er een vaarverbod bij slechte weersomstandigheden, namelijk bij mist of bij een significante golfhoogte van meer dan 1,5 meter. Ten vierde moet de gezagvoerder het Engels of Nederlands voldoende beheersen zodat goede communicatie met de overige scheepvaart en de verkeerscentrales is verzekerd. In maritieme Vessel Traffic Services (VTS), zoals VTS- Scheldegebied, gelden als voertalen voor de marifooncommunicatie het Engels of de lokale taal, in dit geval het Nederlands. Dat is conform de richtlijnen van de Internationale Maritieme Organisatie.

De bijna-incidenten of gevaarlijke verkeerssituaties met riviercruiseschepen worden bijgehouden in de journaals van de verkeerscentrales. Sinds het begin van het huidige cruise-

seizoen hebben er zich drie onveilige verkeerssituaties – geen incidenten – op de Westerschelde voorgedaan: twee in de sector Terneuzen en een in de sector Hansweert. Deze situaties werden veroorzaakt door de gebrekkige kennis van Nederlands en Engels bij de gezagvoerder aan boord van de betrokken riviercruiseschepen. Omdat de gezagvoerder onvoldoende kon communiceren met de verkeerscentrales en met de zeeschepen in de onmiddellijke omgeving, had hij onvoldoende zicht op het verkeersbeeld. Daardoor kon hij zijn vaargedrag niet accuraat genoeg aanpassen aan het verkeersbeeld. De heer Reekmans zei daarnet dat het te maken met de taal. Dat klopt dus.

De Permanente Commissie zal er in een nieuwe gezamenlijke bekendmaking aan de scheepvaart nogmaals uitdrukkelijk op wijzen dat de gezagvoerder van een riviercruiseschip voldoende Nederlands of Engels moet begrijpen en spreken zodat een vlotte communicatie verzekerd is tussen enerzijds een riviercruiseschip en anderzijds de verkeerscentrales en de overige scheepvaart. Indien de verkeerscentrales vaststellen dat een gezagvoerder het Nederlands of Engels onvoldoende beheerst, zal het schip middels een verkeersaanwijzing een vaarverbod worden opgelegd. Uit een intakegesprek van de verkeerscentrales met een riviercruiseschip bij het binnenvaren van het Scheldegebied moet duidelijk worden of de gezagvoerder het Nederlands of het Engels voldoende beheerst. Dat moet efficiënt worden toegepast.

De instructies uit 2008 voor de verkeerscentrales worden aangescherpt wat de strikte begeleiding en opvolging van de riviercruiseschepen betreft. Een proactieve interventie van de verkeerscentrales is immers noodzakelijk om gevaarlijke situaties te voorkomen.

Verder laat de Permanente Commissie bekijken in hoeverre de riviercruiseschepen kunnen worden geadviseerd om zo veel mogelijk gebruik te maken van de daarvoor in aanmerking komende nevenvaargeulen in de Westerschelde, waardoor vermenging van de schepen met de zeevaart tot een minimum wordt beperkt en het risico op golfslag minder wordt. Medewerkers van de Permanente Commissie zullen de riviercruisesector aanspreken en nogmaals wijzen op de bijzondere karakteristieken van de vaarwegen in het Scheldegebied. Verder zal in overleg met de sector een informatieve brochure voor de betrokken gezagvoerders worden opgesteld met het oog op een veilig vaargedrag. Bij de sector zal ook worden nagevraagd of de veiligheidsvoorzieningen aan boord voldoende zijn afgestemd op de bijzondere situatie in het Scheldegebied en of de passagiers aan boord bij het begin van de reis veiligheidsinstructies krijgen.

Er is dus duidelijk gewerkt sinds het bijna-incident. De voormelde preventieve maatregelen zouden, in aanvulling op de reeds eerder getroffen maatregelen, moeten volstaan om onveilige situaties met riviercruiseschepen te voorkomen.

Volgens de permanente commissarissen is het opleggen van een loodsplicht op dit ogenblik nog niet aan de orde. Dit zou voor de sector een financiële last betekenen. Bovendien zou het een hogere belasting van het loodswezen inhouden.

Het is van belang dat de regels worden verscherpt en dat er een aantal ingrepen komen. De taal moet uiteraard gekend zijn. Het is evident dat we waakzaam moeten zijn. De verkeerscentrales zullen de vaart van riviercruises nauwlettend monitoren. Indien uit die monitoring zou blijken dat er, ondanks de getroffen maatregelen, nog onaanvaardbare of onveilige verkeerssituaties zijn, zullen we additionele, meer ingrijpende maatregelen nemen.

Een loodsplicht kan ook op ad-hocbasis worden ingevoerd. Zo ver zijn we echter nog niet. Er zijn in 2008 al maatregelen genomen. De bestaande regels zijn verscherpt. Het komt er nu op aan waakzaam te zijn. Ik heb de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart gevraagd hierover te rapporteren en dit goed op te volgen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Ik dank de minister voor het antwoord. Ik heb ondertussen nog even nagelezen wat de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart zal doen. Blijkbaar zullen de destijds aan de cruiseschepen opgelegde maatregelen tijdens de vergadering van 23 juni 2011 worden geëvalueerd.

Volgens mij volstaan die maatregelen. Ik ben blij dat de bewering van mijn bron is bevestigd. Blijkbaar is er een taal- en communicatieprobleem. Dit probleem is nergens in de media aan bod gekomen. Om hier iets over te horen, moet iemand de officiële weg volgen en rapporten krijgen of de betrokken partijen die weten wat er precies is gebeurd.

Ik vrees dat de heer Penris mijn vraag om uitleg niet goed heeft begrepen. De loodsverplichting voor riviercruiseschepen is voor mij niet aan de orde. Ik heb enkel verwezen naar de loodsen die met hun verhaal naar buiten zijn gekomen.

Ik veronderstel dat de minister tijdens de eerstvolgende ministerraad de aanbevelingen van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart zal herbevestigen en om een evaluatie zal verzoeken.

Minister, hebt u weet van eventuele aanpassingen die de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart tijdens de vergadering van 23 juni 2011 wil doorvoeren? Zijn bepaalde veranderingen aangekondigd?

Tot slot wil ik nog even ingaan op de felle reactie van de Nederlandse commissaris van de Koningin. Volgens hem moeten er heel strenge regels komen, anders mogen de riviercruiseschepen de Schelde niet meer op. Misschien zou dit Nederland goed uitkomen. Ik vraag me af of de sterke reactie vanuit Nederland geen gevolg is van de vaststelling dat steeds meer cruiseschepen voor Gent en Antwerpen en minder voor Terneuzen kiezen. Bijkomende beloodsing tot in Terneuzen zou minder duur zijn dan bijkomende beloodsing tot in het hartje van Antwerpen. Nu het mogelijk is in de buurt van het nieuwe Museum aan de Stroom (MAS) en Het Eilandje aan te meren, is Antwerpen een bijzonder aantrekkelijke bestemming voor riviercruiseschepen geworden.

Ik wil achter deze reactie niet de hand van lepe Hollanders vermoeden. Ik kan die reactie van de commissaris van de Koningin gewoon niet plaatsen. Misschien breng ik hier een vreemde complottheorie naar voren, maar ik kijk gewoon naar de feiten. Bijkomende beloodsing zou in Nederland veel minder dan in Vlaanderen kosten. Ik zou dan ook graag uw mening hierover horen. Deze theorie is samen met de feiten naar boven gekomen. Wat is uw reactie?

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Ik wil eerst even op de laatste bedenking van de heer Reekmans ingaan. Zijn theorie is vreemd en klopt niet. De commissaris van de Koningin en de gouverneurs van Oost-Vlaanderen en Antwerpen zijn alledrie verantwoordelijk voor veiligheid op de Westerschelde. Dat is een voortdurende zorg. Ik begrijp dan ook waarom de commissaris van de Koningin bezorgd is.

Indien er een aanvaring zou zijn, zou de haven van Antwerpen geblokkeerd kunnen geraken. Dit staat nog los van de calamiteiten en het eventuele verlies van levens op het schip zelf. Door een aanvaring van een cruiseschip met een containerschip van 10.000 twenty feet equivalent unit (TEU) zou de vaarweg geblokkeerd geraken. Dat zou voor een gigantische collateral damage zorgen. Op dat ogenblik zou tussen Vlaanderen en Nederland het debat opblazen over wie voor al die schade moet opdraaien. Het gaat hier vooral om een schaderegelingsproblematiek.

Nederland kijkt misschien met lede ogen toe, maar gunt ons dat toerisme ook. Ik heb alle respect voor Vlissingen, maar de vraag is wat daar eigenlijk te zien valt. Gent, Antwerpen en Brugge behoren tot het werelderfgoed. Dat vinden we in Vlaanderen en niet in Vlissingen. Op dat vlak is er geen concurrentie.

Ik ben tevreden met het antwoord van de minister. Ik ben het eens met standpunt dat haar diensten en zichzelf hebben ingenomen. Ik ben het eveneens eens met de heer Penris. Het zou niet verstandig zijn een loodspllicht in te voeren. Die dimensie is tijdens mijn oorspronkelijke vraagstelling niet aan bod gekomen.

Indien we cruiseschepen van 200 of 300 ton aan beloodsing onderhevig zouden maken, zouden we dat ook moeten doen voor alle schepen die langs Hansweert in de richting van de Westerschelde varen en vervolgens het kanaal Gent-Terneuzen opvaren. Het gaat dan om duwbakcombinaties tot 4000 ton. Die duwbakken liggen onder meer vol erts dat van Rotterdam naar ArcelorMittal wordt vervoerd. Het gaat hier niet enkel om de veiligheid op het schip. In dat geval zouden we kunnen stellen dat op duwbakken enkel erts ligt. Indien een duwbak van 4000 ton met een tanker voor de petrochemie in Antwerpen in aanvaring zou komen, zou de schade aan de oevers groter zijn dan indien een cruiseschip zou zinken. Indien we het veiligheidsprobleem in globo beschouwen, vind ik de maatregelen van de minister correct. Dit is de juiste benaderingswijze.

Mijn laatste bedenking heeft betrekking op de taal. Dat punt verbaast me wel. Ik ken de sector vrij goed. Voor zover ik weet, komt meer dan 90 procent van de riviercruises uit het Rijngebied, uit Zwitserland, Duitsland en Nederland. Het zijn geen zeeschepen waarop exotische bemanningen worden aangemonsterd. Het gaat meestal om Duitsers en andere Europeanen. Ik vermoed dat ze enige vorming hebben gekregen. Ze hebben immers een diploma nodig. Ik vermoed tevens dat ze toch een minimum aan Engels kennen. We moeten gewoon de regel afdwingen dat ze het Engels moeten beheersen. We moeten op een normale manier met die mensen kunnen communiceren.

Minister, al bij al voel ik me gerustgesteld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat de vergaderingen betreft, heb ik getracht te schetsen welke aanscherping van de maatregelen de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart zal voorstellen. De Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart wil voortbouwen op wat in 2008 is beslist. Volgens mij is er hier een consensus. Dit zijn de juiste maatregelen, en deze zaak zal zorgzaam worden opgevolgd.

Als 90 procent de taal machtig is en één persoon niet, kunnen hierdoor al problemen ontstaan. Het door de heer van Rouveroy aangehaald percentage kan kloppen. Als een persoon het Nederlands of het Engels niet machtig is, hebben we eigenlijk al een probleem. Op dat vlak moeten we zeer consequent zijn. Wie het Engels niet machtig is, moet aan de kant. Op die manier zal het misschien vrij snel opgelost geraken.

We moeten er in elk geval voor zorgen dat we de veiligheid op elk ogenblik kunnen vrijwaren. De regels zijn vrij duidelijk en gelden voor iedereen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over proefprojecten met ecocombi's - 2220 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met ecocombi's - 2269 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, in Nederland heeft de minister van Infrastructuur en Milieu recent voorgesteld de langere en zwaardere vrachtautocombinatie (LZV) of ecocombi

in de nationale wetgeving op te nemen. Hiermee komt een einde aan een periode van officiële proeven en wordt het gebruik van ecocombi's officieel verankerd.

Er zijn nu al meer dan zeshonderd ecocombi's in Nederland. De Nederlandse regering acht deze voertuigen zuiniger, goedkoper en schoner dan gewone vrachtwagens. Transport en Logistiek Nederland (NLT) en de Eigen Vervoerders Organisatie (EVO) verwachten dat het aantal ecocombi's ten gevolge van deze beslissing volgend jaar waarschijnlijk al tot duizend zal oplopen. De stap die Nederland zet, zou een besparing opleveren van 20 miljoen kilometer weg per jaar die minder moet worden gebruikt en op het gebied van gewicht zou 16 miljoen kilo extra per jaar worden gegenereerd.

In Vlaanderen raken proefprojecten met ecocombi's blijkbaar nog steeds niet van de grond. Nochtans werd in dit parlement in 2007 een resolutie goedgekeurd met de duidelijke vraag aan de Vlaamse Regering om een proefproject op te zetten. In maart 2009 werden voorstellen ingediend. Ondertussen hebben al meerdere collega's hier vragen over gesteld. Ik heb ook al meerdere persartikels gezien waarin collega's van de meerderheid aankondigden dat het misschien nog voor de zomer kan.

Heel concreet, minister, hoe ver staan we vandaag, vier jaar na de resolutie, in Vlaanderen in vergelijking met Nederland?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag is natuurlijk wel iets genuanceerder dan die van de heer Reekmans, wat te verwachten was.

Ik stel deze vraag ook naar aanleiding van het nieuws uit Nederland dat afgelopen donderdag, op 19 mei 2011, werd bekendgemaakt. Toen liet Nederlands minister van infrastructuur en milieu, mevrouw Schultz van Haegen, weten dat de extra lange en zware vrachtwagens zullen worden toegelaten op de Nederlandse wegen. Daarmee loopt Nederland alvast vooruit op Europa en ook op België.

Uitgebreide proeven, vooral in Nederland, tonen aan dat dit type vrachtwagen zuiniger en daarmee goedkoper en schoner is dan gewone vrachtwagens. De extra lange en zware vrachtwagens, ook wel LZV's genoemd, kunnen tot 60 procent meer vervoeren dan een gewone truck. Buiten Nederland rijden er in Zweden en Finland permanent LVZ's en in Duitsland, Denemarken en Noorwegen thans op proef.

Ook in Vlaanderen is men al enige tijd bezig met het opzetten van een proefproject met ecocombi's en selecteert men hiervoor geschikte trajecten op Vlaamse wegen. In 2009 werd een mogelijk proefproject aangekondigd, maar op dit moment blijft het zicht op een concrete startdatum uit. Om van start te kunnen gaan moet onder andere het wetgevend kader, meer bepaald het decreet over uitzonderlijk transport, worden aangepast.

In de commissie van 17 maart werden hierover twee vragen om uitleg gesteld, een van de heer de Kort en een van mevrouw Jans. Op een aantal vragen hebt u toen geantwoord dat er onder meer een samenwerkingsovereenkomst moest worden afgesloten met de gewesten om de proefprojecten nog voor de zomer van start te kunnen laten gaan.

Vanuit het kabinet en door u werd in maart aangekondigd dat de geselecteerde trajecten nog voor het zomerreces zouden kunnen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. Nu, enkele weken voor dat zomerreces, zou ik u graag de volgende vragen willen stellen.

Welke conclusies hebt u getrokken uit het proefproject dat in Nederland werd afgerond en op basis waarvan nu de beslissing is genomen om ecocombi's toe te laten op de Nederlandse weg?

Werden er uit het project in Nederland ook conclusies getrokken naar eventuele impact op verkeersveiligheid? Zo ja, welke? Wat is de stand van zaken van het proefproject met ecocombi's in Vlaanderen?

Zijn intussen de routes en trajecten definitief geselecteerd? Zo ja, op welke Vlaamse wegen zal het proefproject met extra lange en zware vrachtwagens lopen? Wanneer zal het proefproject effectief van start kunnen gaan?

Zijn er, buiten het wetgevend kader en de samenwerkingsovereenkomst, nog andere belemmeringen voor de start van het project? Hoe zal hierop ingespeeld worden?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, dit onderwerp is inderdaad al een aantal keer heel uitgebreid aan bod gekomen in de commissie. Het is een ‘neverending story’ aan het worden. Vorige keer hebt u inderdaad geantwoord dat er een samenwerkingsakkoord moet komen en dat er overlegd moet worden. Op basis van die vraag om uitleg heb ik in mei ook nog een schriftelijke vraag gesteld over de besprekingen inzake het samenwerkingsakkoord. Toen antwoordde u mij: “Het overleg over het ontwerp van samenwerkingsakkoord loopt nog”.

Het is inderdaad een heel belangrijke vraag die mevrouw Smaers stelt om te weten wanneer er resultaten zullen komen. Onlangs, op 26 mei zag ik ook nog een persbericht van de heer de Kort waarin stond dat het er voor de zomer komt. Ik was toen heel hoopvol gestemd, maar ik zou graag van u de stand van zaken vernemen.

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

De heer Steve D’Hulster: Voorzitter, ik heb nog een vraagje over de selectie of toekomstige selectie van de proefprojecten. In welke mate wordt onderzocht welk effect ze zullen hebben op de modal shift? Overstappen van vrachtwagen op een grotere vrachtwagen is natuurlijk de goede beweging. Overstappen van het spoor of het water naar de vrachtwagen is een minder gunstige beweging. Zal dit ook worden opgevolgd tijdens het proefproject of -traject?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, in hoeverre worden de voorwaarden die de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) in 2009 heeft gesteld, meegenomen in de beslissing die weldra zal worden getroffen? Het gaat daarbij niet alleen over de keuze van de zes trajecten, ook over het aantal ritten, het aantal combinaties, de inspraak met de lokale besturen, de communicatie en de opleiding van de chauffeurs.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, dit lijkt misschien een beetje op een neverending story en u denkt misschien dat er in dat dossier niets gebeurt, maar niets is minder waar, er gebeurt wel iets. Ik ben me er ook van bewust dat er nog heel wat vragen over zullen worden gesteld.

De aanleiding tot deze vraag is het proefproject in Nederland. Het werd daar door de administratie beoordeeld op relevantie en compatibiliteit met het Vlaamse wegennet. In Nederland zijn de LZV’s enkel toegelaten op hoofdwegen en aftakkingen naar havens en bedrijfsterreinen als die geschikt zijn voor dit langer en zwaarder verkeer. De conclusie is dat een proefproject in Vlaanderen moet uitwijzen of de resultaten uit het Nederlandse proefproject eveneens gelden voor LZV’s op het Vlaamse wegennet. Ik heb het hier al vaak gezegd: aangezien onze ruimtelijke ordening compleet verschilt van die in Nederland, kunnen we de conclusies van buitenlandse proefprojecten niet zonder meer extrapoleren naar ons eigen wegennet, vandaar dat het bij ons een stapsgewijs proces is.

Zijn er uit het project in Nederland conclusies getrokken in Vlaanderen? Volgens de Nederlandse studie van Rijkswaterstaat was de impact op de verkeersveiligheid miniem en was er geen verhoogd veiligheidsrisico. Dat is positief. Maar hierbij moeten we wel de opmerking maken dat men ook in Nederland streng heeft geselecteerd op de verkeersveiligheid langs en op de routes van de proeftrajecten. De LZV’s zijn ook geweerd uit stedelijk gebied, om het veiligheidsrisico in combinatie met zwakke weggebruikers zo

laag mogelijk te houden. Zo konden die veiligheidsrisico's op voorhand al tot een minimum worden beperkt.

Ik geef de stand van zaken in Vlaanderen. Zoals ik al een paar keer heb gemeld, is er eerst het juridische luik. In de commissie van 17 maart heb ik alle juridische zaken die nog moeten worden opgelost, toegelicht. De regelgeving moet worden aangepast, blijkt nu uit de adviezen van de Raad van State. We hadden dat anders ingeschat, maar wat moet gebeuren, zal ook wel gebeuren. Ook moeten de technische voorwaarden worden bepaald waaronder vervoer mogelijk is met deze vrachtwagens. De praktische uitwerking van de federale en gewestelijke regelingen moet aanvullend via een bilateraal samenwerkingsakkoord worden geregeld.

Hoe zit het nu met de specifieke projecten? Er zijn 148 routes ingediend, die samen 26 hoofdroutes met daarbij horende zijtakken vormen. Mijn administratie heeft een screening doorgevoerd, op zowel macro- als microniveau. U weet dat de vorige Vlaamse Regering na het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen een hele lijst heeft vastgelegd van zaken waarop moest worden gescreend.

In eerste instantie zijn de voorgestelde trajecten gescreend door het Agentschap Wegen en Verkeer. Dat is gedaan door de afdeling Expertise Verkeer en Telematica. De screening verliep op een hoog schaalniveau en had vooral betrekking op infrastructurele aspecten van zowel het deel van het hoofdwegennet als van het onderliggend wegennet dat in de voorgestelde routes is betrokken. Er is ook een aftoetsing gebeurd van de minimumeisen waaraan de routes dienen te voldoen. Het gaat om de afwegingscriteria die op dit vlak als minimale eis dan wel als aanbeveling naar voren waren geschoven. Er was dus een lijst met zaken die sowieso in orde moesten zijn en een lijst met aanbevelingen.

Het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, Spoor en Verkeersveiligheid heeft een rapport opgemaakt 'Proefproject langere en zwaardere vrachtwagens in Vlaanderen: impact op verkeersveiligheid'. Voor de mensen die dat nog niet hebben gelezen, ik heb het bij. U kunt dat gerust bekijken. Het dateert al van een tijdje geleden, maar het dossier loopt ook al een tijdje.

Op die manier is een eerste driedeling van de ingediende trajectvoorstellen gemaakt: een eerste groep van 12 die op dit hoog schaalniveau voldoen aan de aangegeven voorwaarden, een tweede groep van 10 die op bepaalde punten afwijken, en een derde groep van 4 die volledig dienen te worden geweerd, wegens te grote afwijkingen op de minimumeisen. Er zijn dus 26 clusters: 12 voldoen, 10 wijken op een aantal punten af en 4 moeten direct worden geweerd.

Na deze driedeling is, rekening houdend met spreiding zowel over de regio's als over de vervoersassen, een pool samengesteld van een tiental verder in detail te onderzoeken routes. De trajectvoorstellen uit die pool zijn door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, afdeling Beleid Mobiliteit en Verkeersveiligheid, onderworpen aan een screening op microvlak.

Voor elk van de routes zijn bijkomende gegevens over de gewestwegen van het onderliggende wegennet samengebracht, zoals onder andere de verkeersveiligheid of onveiligheid in het algemeen en de fietsveiligheid in het bijzonder. Op basis van ongevalgegevens die we nu al hebben en de lijst van sites die vervat zitten in het zwartepuntenprogramma heeft men gekeken hoe zich dat allemaal tot elkaar verhoudt.

Daarnaast werden ook infrastructurele kenmerken geïnventariseerd: de met verkeerslichten uitgeruste kruispunten, de aard van de aanwezige fietsvoorzieningen en de ligging van de route ten opzichte van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk. Ook zijn de verschillende onderdelen van de route gedetailleerd in kaart gebracht, zowel het deel op het hoofdwegennet als het deel van het traject op het onderliggend wegennet. Aan beide uiteindes van de routes is een onderscheid gemaakt tussen aankomst- en de vertrekbewegingen. Het gedeelte van de routes op het onderliggend wegennet is integraal op het terrein verkend. De

mogelijke knelpunten of risicoplaatsen op het vlak van verkeersveiligheid in het kader van het gebruik van het traject als LZV-route is ook geïnventariseerd en er zijn aanbevelingen gedaan.

Na al dat onderzoek, collega's, heb ik – uiteraard zonder mij inhoudelijk in het dossier te mengen – de geselecteerde trajectroutes op 30 mei 2011 naar de MORA verzonden voor advies. Ik had dat beloofd. De MORA heeft indertijd een advies gegeven. Dat heeft een hele procedure doorlopen. Ik heb nu het resultaat van dat studiewerk opnieuw opgestuurd naar de MORA, om mij een nieuw advies te bezorgen, zoals afgesproken. Daarom kan ik u vandaag niet zeggen welke de geselecteerde routes zijn. Ik wil dat in alle sereniteit verder door de MORA laten bekijken. Ik hoop dat de raad mij een advies kan geven.

Collega's, er zijn twee luiken waardoor ik niet kan antwoorden op de vraag wanneer dat proefproject effectief van start zal gaan. Het regelgevende kader moet nog op punt worden gezet. Daarnaast is het onnozel om een regelgevend kader te maken als je geen concrete routes hebt voor een proefproject. Daarom is het belangrijk om de MORA daar zijn advies over te laten schijnen, dan hebben we misschien enkele routes die technisch aan alle voorwaarden voldoen.

Mijnheer D'Hulster, ik ga akkoord dat de effecten op de modal shift gemonitord moeten worden, maar het gaat hier over een proefproject. Dat betekent dat we proberen om dergelijke vrachtwagens op proef te laten rijden, om te kijken wat het effect ervan is op de verkeersveiligheid en uiteraard ook op de modal shift. Maar we moeten wel eerst de proef kunnen doen op één of enkele trajecten. Uiteraard zal ik dat opvolgen, maar eerst moeten we kijken of er een traject is dat aan al die talrijke voorwaarden voldoet, zodat het kan worden uitgetest, waarna we dan kunnen overgaan tot de evaluatie.

Mijnheer Peeters, wat de aanbevelingen van de MORA betreft, is het zo dat ik het dossier nu heb teruggestuurd naar de MORA. Zij zullen hun commentaar wel geven. U mag het werk dat al gebeurd is, niet onderschatten, zowel de screenings op macro- als op microniveau. Het is evident dat er niet permanent is overlegd met de lokale besuren. Het is voor mij van belang dat er eerst technisch wordt onderzocht welke circuits in aanmerking kunnen komen. Als de MORA een advies heeft gegeven, gaan we in alle rust kijken of we op bepaalde tracés een proefproject van start kunnen laten gaan, nadat het regelgevende werk is afgerond.

De heer Peter Reekmans: Bedankt voor uw antwoord, minister. De ruimtelijke ordening in Nederland en Vlaanderen is verschillend, maar toch ook niet zo verschillend als je merkt dat we er nu toch al toe gekomen zijn dat er enkele trajecten zijn geselecteerd. Het is toch mogelijk om die trajecten te selecteren en ook in Vlaanderen ruimtelijk die ecocombi's te laten rijden.

Tot mijn spijt moet ik benadrukken welke woorden we hier vandaag weer heel veel horen: onderzoek, advies, opnieuw onderzoek, weer advies. Dat zeg ik niet alleen. Ik kijk even naar een artikel dat onlangs werd gepubliceerd. De wegvervoerders en de verladers zeggen duidelijk dat ze de toekomst voor de Belgische proef over ecocombi's heel somber inzien. Ze stellen vast dat het Vlaamse Gewest en de federale overheid de hete aardappel blijven doorschuiven naar elkaar. Nochtans is het heel simpel, stelt die organisatie. Federaal is er een afwijking nodig van het technisch reglement en heeft de federale staatssecretaris van Mobiliteit bevestigd dat er niet alleen een nieuw reglement moet komen dat een afwijking voor bepaalde voertuigen voldoende is.

Daarbij komt nog het volgende, en ik citeer even letterlijk wat deze beroepsorganisatie stelt: “De gewesten moeten op hun beurt als wegbeheerder invulling geven aan hun bevoegdheid over de bescherming van de weginfrastructuur en het voorkomen van schade aan het wegdek. Het komt er in de praktijk vooral op neer dat de trajecten worden geselecteerd die geschikt zijn om langere vrachtvoertuigen te ontvangen. Deze regeling moet bovendien nog het voorwerp uitmaken van een samenwerkingsakkoord.”

Dit zijn de twee belangrijke dingen die moeten gebeuren. Volgens de officiële resolutie zijn we daar al van in 2007 mee bezig, maar ik denk dat het dossier dateert van 2002.

Minister, ik denk dat er in dit parlement al genoeg papier is besteed aan resoluties, vragen om uitleg en schriftelijke vragen over dit onderwerp. Ik hoop dat u de aankondiging realiseert uit de persmededeling van de heer de Kort dat er tegen de zomer misschien ecocombi's rijden. Ik hoop dat die 'misschien' 'effectief' wordt.

Minister, in maart 2010 kregen we het nieuws te horen dat de zonnige toekomst van de ecocombi's in Europa wel eens in rook zou kunnen opgaan. De Europese Commissie heeft grensoverschrijdend gebruik van LZV's verboden naar aanleiding van gelobby van Europese spoorbedrijven waaronder de Nederlandse Spoorwegen (NS). TTM meldt dat bovendien een algemeen verbod op het rijden met ecocombi's dreigt. Sinds maart 2010 hebben we daar niets meer over gehoord. Wat is hier de stand van zaken?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord en voor de conclusies in verband met verkeersveiligheid uit het project in Nederland. Ik wou vooral te weten komen hoe verkeersveilig die projecten waren. Blijkbaar is er niet zo'n groot probleem. Als de trajecten goed worden gekozen, is er niet zo'n grote impact op de verkeersveiligheid. Ook dat probleem kan dus van de baan zijn. Men kan dus verder werken aan de concrete invoering en opstart van het proefproject.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, in tegenstelling tot veel collega's ben ik niet zo optimistisch over de ecocombi's, om verschillende redenen.

Minister, ik denk dat u niet alles hebt verteld. Er is volgens mij wel een selectie gebeurd uit 148 voorgestelde en gevraagde trajecten. Er is ook gezegd dat 4 van de 10 niet haalbaar zijn wegens te veel kosten. Er is dus een selectie gemaakt en men heeft de trajecten beperkt tot 6. Wat opvalt is, is dat die projecten, komende vanuit Nederland – Nederland-haven, Nederland-Rekkem, Nederland-Veurne, Nederland-Mechelen – allemaal gebruik maken van de Antwerpse Ring en/of de Liefkenshoektunnel. Ik denk dat we, zeker op de moeilijke uitvoegstrook naar Mechelen, met dit soort laadcombinaties in de problemen komen met de veiligheid.

Collega Reekmans heeft het ook al aangehaald, maar Europa heeft kritiek. Het mag niet grensoverschrijdend gebeuren, maar intussen is er wel een corridor van Noord-Europa tot aan de grens met Noord-Frankrijk als Rekkem doorgang zou vinden. In Duitsland is er een tegenbeweging ontstaan. Verschillende lidstaten willen het niet op hun grondgebied.

Er ontstaat toch wel een sterke concurrentie met de spoorwegen. Vanuit de spoorwegen zou er op Europees vlak een studie zijn, die binnenkort wordt gepubliceerd, waaruit blijkt dat 20 procent van deze transportmodi ten nadele is van de spoorwegen. Dat is mijn grote vrees. In de resolutie van 2007 werd ook gesteld dat er geen nadelig effect op het spoor mocht zijn. U zult de studie allicht sneller hebben dan ik, maar er wordt duidelijk melding gemaakt van een modal shift in de omgekeerde richting, die voor mij totaal onwenselijk is.

Minister, in hoever is er een link met investeringen en onderhoud in onze wegen? Men doet minder ritten, maar de ritten zijn wel zwaarder. De weginfrastructuur zal op bepaalde plaatsen serieus moeten worden aangepast om dit aan te kunnen. Is er geld voor vrijgemaakt?

De heer Dirk de Kort: Ik wil graag even reageren op wat de heer Peeters zegt. Volgens mij wordt er te weinig nagegaan of het voor bepaalde trajecten zeer zinvol zou zijn om het vervoer met een groter volume te laten gebeuren. Toen ik nog voor de Antwerpse haven werkte, kwam ook de vraag om te rijden met 4TU-trucks. Het ging over het vervoer van lege containers. Nu rijdt er per lege container telkens een vrachtwagen. Dat brengt heel wat CO₂-

uitstoot met zich mee. De zaken zouden ook vanuit die invalshoek moeten worden onderzocht.

Mijnheer Reekmans, ik heb zo'n positief persbericht de wereld ingestuurd omdat ik geschrokken was van het negatief nieuwsbericht dat Voka over de ecocombi's had rondgestuurd. Het was een reactie met het antwoord dat ik vroeger van de minister had gekregen en dat positief werd opgenomen door De Lloyd.

De heer Dirk Peeters: Mijnheer de Kort, als u zegt dat er een gunstig milieueffect zou zijn, dan moet ik u tegenspreken. Wat Delhaize doet, kan een goed voorbeeld zijn. Het heeft geen grotere trucks nodig. Door een interne organisatie van het bedrijf, door een betere belading van vrachtwagens, door te voorkomen dat met lege trucks wordt gereden, werd een grote rendementsverhoging verkregen. De minister weet dat, want ze is er pas geweest. De studie van Transport en Mobility van 2009 toont duidelijk aan dat de grote trucks stuk voor stuk individueel meer vervuilend zijn dan de gewone vrachtwagens. Dat is een uitgemaakte zaak. Ze maken meer toeren, ze hebben zwaardere motoren nodig en verbruiken meer diesel.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal het debat hier niet voeren. We zitten hier met believers en non-believers. De Vlaamse Regering heeft zich geëngageerd om een proefproject inzake ecocombi's gerealiseerd te krijgen. Het gaat hier niet om ecocombi's te allen tijde op alle wegen te laten rijden. Daar is geen sprake van. We doen dat zorgvuldig. Er is een macrolijst, een microlijst, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft een screening gedaan op alle soorten vlakken, de afdeling Mobiliteit heeft ook nog eens een screening gedaan, het onderliggend wegennet is gescreend, op- en afritten werden zelfs gescreend. Het is fenomenaal wat daar is gebeurd. Ik hoor hier nu mensen zelfs zeggen dat die ecocombi's niet op een ringweg of snelweg mogen rijden. Ik heb ook geen trajecten vermeld om de sereniteit te behouden in het debat. Mijnheer Peeters, ik stel vast dat u dat niet doet. De MORA heeft een commissie die zich daarover buigt. De MORA moet in alle rust kunnen kijken wat allemaal is onderzocht, wat allemaal voorligt, hoe daarmee wordt omgegaan, welk advies wordt gegeven enzovoort.

Ik denk dat we het niet correcter konden spelen. U zou misschien een punt hebben als ik gezegd zou hebben dat we na de screening gewoon doorgaan. De mensen krijgen echter nog eens de kans om er zelf naar te kijken.

U vraagt waarom ik het samenwerkingsakkoord niet allang heb gesloten. Ik wil natuurlijk boter bij de vis. Ik sluit geen samenwerkingsakkoord als ik niet weet waar ik de proefprojecten laat doorvoeren. Het voorbereidend werk is wel mogelijk, maar ik wil wel weten dat de projecten haalbaar zijn. Ik hoop dat dat binnenkort duidelijk wordt. Ze zullen niet rijden tegen de zomer, maar tegen dan is het misschien wel duidelijk.

U ziet dat er stapjes worden gezet in het dossier. Ik dacht ook dat die screening op drie maanden rond zou zijn. Er is een lijst met verplichte zaken, een lijst met aanbevelingen. Dat was enorm veel werk. We moeten ook respect hebben voor al het werk dat is gebeurd. Ik vind het wat flauw dat nu wordt gezegd dat het allemaal niet goed is. Die mensen – er zitten er trouwens een paar in de zaal – hebben dat met heel veel nauwkeurigheid en zorg gedaan. Ze zijn soms zelfs ter plaatse gaan kijken. We doen die oefening juist omdat het in Vlaanderen belangrijk is dat zorgvuldig te bekijken.

Waar ik het wel mee eens ben, is de opmerking over de verkeersveiligheid. Ik vind niet dat zo maar een proefproject gelanceerd kan worden. Het kleinste incident zou het project definitief begraven. Als een proefproject gelanceerd wordt, moet gekozen worden voor verkeersveilige routes. Mevrouw Smaers heeft daarbij verwezen naar de Nederlandse studie. Dat is ook de reden waarom ik zoveel mogelijk remmen op het vlak van verkeersveiligheid inbouw.

Wat de andere zaken zoals modal shift betreft, wil ik zeggen dat het om een proefproject gaat om na te gaan wat de effecten zijn. Ik ken de resolutie natuurlijk ook. Een van de voorwaarden is dat er geen concurrentie mag ontstaan. Als we echter kijken naar het aantal vrachtwagens op de wegen, zou het me toch verbazen dat één proefproject voor een gigantische concurrentie zou zorgen. De verhouding tussen het spoor en de weg is wat dat betreft spectaculair. Wat dat betreft, roepen we wat te luid. Als we het veralgemeend zouden invoeren, dan is dat een zeer pertinente opmerking. Het staat trouwens in de resolutie. Met wat nu voorligt, maak ik me toch wel sterk dat er geen grote negatieve effecten op het spoor zouden zijn.

Wat het algemeen Europees verbod betreft, daar heb ik geen weet van, ook niet dat het in aantocht zou zijn. Ik zal me daarover inlichten. Ik kan u nu geen antwoord geven. Ik heb wel de artikels gelezen over mogelijke concurrentie met het spoor. Laten we nu kijken waarmee we op dit moment bezig zijn, namelijk het zoeken van een aantal trajecten waarop proefprojecten op een veilige manier kunnen proefdraaien.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Peeters, ik doe dat niet graag, vanuit de oppositie opmerkingen maken tegen de oppositie. Ik wil u toch vragen de juiste vergelijking te maken en intellectueel eerlijk te zijn.

Uw vergelijking met andere vrachtwagens hield geen steek. Ik geef u drie voorbeelden met betrekking tot de ecocombi's, die ondertussen bewezen of onderzocht zijn. De ecocombi's van 60 ton hebben een efficiënter energieverbruik en CO₂-uitstoot per ton/kilometer die oplopen tot 12,45 procent. De emissie van stikstofdioxide daalt met maximaal 4,03 procent en het fijn stof daalt met 8,39 procent. Mijnheer Peeters, dat zijn argumenten om van een non-believer, de enige, een believer te maken.

Minister, ik verwacht dat niet dadelijk voor de zomer. Ik hoop wel dat iets is voor het eind van het jaar.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Interpellatie van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de streefcijfers en absenteïsmecijfers bij de Vlaamse agentschappen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
- 177 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over absenteïsme bij De Lijn
- 2239 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hoge absenteïsmecijfers bij het personeel van De Lijn
- 2265 (2010-2011)

Interpellatie van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ziekteverzuim bij De Lijn en het beleid dat daarrond wordt gevoerd
- 178 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, geachte leden, ik denk dat deze interpellatie waarschijnlijk wel wat debat zal opleveren, maar dat is ook niet slecht. Het gaat over de streefcijfers aan de ene kant en over de absenteïsmecijfers aan de andere kant bij de

agentschappen Mobiliteit en Openbare Werken (MOW). Minister, ik heb u daar een schriftelijke vraag over gesteld. Uit de personeelscijfers van de agentschappen die onder de bevoegdheid vallen van u als minister van Mobiliteit en Openbare Werken, blijkt dat men met betrekking tot de vooropgestelde streefcijfers voor personen met een handicap, allochtonen en vrouwen nog een heel eind van de doelstellingen verwijderd is. Bovendien ligt het absentisme bij dit Vlaamse overheidspersoneel veel hoger dan de gangbare norm in de privésector.

De Vlaamse overheid legt zichzelf streefcijfers op. Dat is goed. Toen ik deel uitmaakte van de regering, heb ik daar ook altijd aan meegedaan. Ik sta daar ook achter. De Vlaamse overheid wil 33 procent vrouwen in middenkaderfuncties tegen 2010 en 33 procent vrouwen in topfuncties tegen 2015. In 2015 zouden er ook 4 procent allochtonen en 4,5 procent personen met een handicap voor de Vlaamse overheid moeten werken. Voor de Vlaamse overheid is er echter nog veel werk aan de winkel, als we de cijfers bekijken uit het antwoord dat u hebt gegeven op diverse schriftelijke vragen. Voor een klein agentschap is het natuurlijk moeilijker dan voor een groot om de streefcijfers te halen, maar zelfs bij een grote organisatie als De Lijn zijn er 3,07 procent allochtonen, 0,19 procent personen met een handicap en 17,79 procent vrouwen tewerkgesteld. Als je dan weet dat veel banen bij De Lijn zich ook lenen voor mensen met een lage opleiding, is het toch wel wat schrikken dat ook daar bijvoorbeeld het streefcijfer voor allochtone personen niet wordt gehaald. Bovendien lijkt De Lijn toch niet zo'n vrouwonvriendelijke omgeving dat we blij moeten zijn dat deze organisatie nog geen een op vijf vrouwen kan tewerkstellen. Als we het dan hebben over de cijfers voor personen met een handicap, dan is de score volledig ondermaats, lijkt me. Die score is dus 0,19 procent.

Als we dan het humanresourcesbeleid voort bekijken, en dan vooral de absentiemecijfers, cijfers waaraan ook een kostprijs is verbonden is, onder de loep nemen, dan doet dit ernstige twijfels rijzen over dat gevoerde humanresourcesbeleid. In de privésector is er voor bedienden sprake van een absentiemecijfer van 2,1 procent van de werkdagen per kalenderjaar, en voor arbeiders van 3,5 procent. Voor die cijfers zijn we te rade gegaan bij de metaalsector. Dan denk ik aan bedrijven als ALZ en Sidmar. Ik heb dat dus niet verzonnen. Bij de agentschappen Mobiliteit en Openbare Werken zien we daarentegen pieken boven de 10 procent. Minister, die percentages heb ik van de diensten gekregen, via de schriftelijke vragen die ik aan u heb gesteld. Bijvoorbeeld voor De Lijn, het grootste agentschap, betekent dit dat een personeelslid er gemiddeld 18 dagen per jaar afwezig is, terwijl dat in de privésector voor een bediende gemiddeld 4,5 dag en voor een arbeider gemiddeld 7,5 dag per jaar bedraagt.

Ik zal uitleggen hoe we tot die cijfers zijn gekomen. In de privésector is er sprake van 365 kalenderdagen min 104 weekenddagen of andere dagen waarop men vrijaf heeft, min nog eens 10 wettelijke feestdagen en nog eens 20 vakantiedagen. Dan komt men aan een totaal van 231 werkdagen voor de privésector. Bij De Lijn is er sprake van 365 kalenderdagen, min 104 weekenddagen of andere dagen waarop men vrijaf heeft. Men heeft er 12 wettelijke feestdagen: in tegenstelling tot de privésector heeft men daar ook op 15 november en 11 juli vrijaf. Voor de vakantiedagen heb ik de 35 dagen van de Vlaamse Gemeenschap genomen, maar dat kan ook minder zijn. Als er sprake is van minder vakantiedagen, dan betekent dat eigenlijk dat het aantal dagen waarop men niet werkt, nog meer stijgt.

Wat betekent dit nu voor de cijfers? De agentschappen MOW hadden in 2010 samen omgerekend 196.757 dagen waarop niet werd gewerkt. Stel dat we een absentiemecijfer van 2,8 toepassen. Dat is het gemiddelde van de cijfers in de privésector waarnaar ik daarnet heb verwezen. Dat is op zich eigenlijk schappelijk, omdat er bij de overheid verhoudingsgewijs weinig arbeiders zijn. Passen we dat percentage dus toe, dan merken we dat er 122.231 dagen meer absentisme is bij de agentschappen MOW dan wat als normaal wordt aanzien in de privésector. De kostprijs voor die afwezigheidsdagen die de agentschappen meer hebben dan

wat in de privésector als normaal wordt beschouwd, bedraagt 28,56 miljoen euro. Als daar vragen over zijn, wil ik daar ook tekst en uitleg over geven.

Ook de vergelijking tussen de diverse niveaus in die agentschappen doet toch ook even de wenkbrauwen fronsen. Zoals we weten, werkt de overheid met vier niveaus in de hiërarchie: het hoogste niveau is A, het laagste niveau is D. Normaal kunnen we verwachten dat op een hoger niveau het absentisme lager zal liggen dan bij mensen die werken op een lager niveau, maar ook dat is dikwijls niet het geval.

Geachte leden, ik heb die vragen doorgegeven aan de media. U hebt dat gelezen. Minister, ik was zelf ook verbaasd dat dit de voorpagina heeft gehaald, maar dat is zo bij de media: soms verwacht men iets en geeft dat weinig en soms krijgt men het omgekeerde. In de media werd echter vooral de nadruk gelegd op de chauffeurs van De Lijn, hoewel de cijfers aantonen dat men in de hele organisatie met een veel te groot ziekteverzuim kampt. Stel nu dat de chauffeurs van De Lijn een zwaardere job zouden hebben dan bijvoorbeeld een werknemer in de bouwsector of iemand aan de band in een fabriek of welke arbeider dan ook, en we laten de ziekteverzuimcijfers van de chauffeurs van De Lijn buiten beschouwing, dan nog is het absentismecijfer bij De Lijn torenhoog. Op de technische hersteldienst van De Lijn zit men bijvoorbeeld met een absentismepercentage van 7,46 bij de mannen en 11,57 bij de vrouwen, tegenover de 3,5 procent die voor de arbeiders in de privésector als normaal wordt beschouwd.

Bij de bedienden van De Lijn – het kantoorpersoneel – zit men met een ziekteverzuimpercentage van 3,84 bij de mannen en 6,56 bij de vrouwen, terwijl in de privésector 2,1 procent als normaal wordt beschouwd voor bedienden. Voor de vrouwelijke chauffeurs loopt het percentage op tot 16,09 procent. Dat is bijna één werkdag op zeven.

Laat het duidelijk zijn: wie ziek is, moet zich laten verzorgen. Dat is een principe waar iedereen in deze vergadering voor 100 procent achter staat. Maar ik heb ook eens naar Ford Genk gebeld en gevraagd naar het ziekteverzuimcijfer bij de arbeiders aan de band. Werken aan de band bij Ford in Genk, dat is ook geen preteiland. Men werkt wel in goede omstandigheden, maar het is keihard werken. Het ziekteverzuim daar, zo heb ik van de diensten vernomen, is iets minder dan 4 procent bij de arbeiders en 3,5 procent bij de bedienden.

Ik heb ook gelezen, minister, dat de controlearts optreedt na de derde afwezigheid. Klopt dat? Als dat zo is, wil ik ervoor pleiten om korter op de bal te spelen en sneller de controlearts te sturen.

Collega's, ik zit 24 jaar in de politiek en u kunt over mij uw mening hebben, maar ik denk niet dat ik mij profileer als een antipoliticus. Wat mij echter wel opvalt in de politiek, op de verschillende niveaus waarin ik verantwoordelijkheid heb gedragen – de gemeente, de provincie en het Vlaamse niveau – is dat men bij de overheid in globo makkelijker thuisblijft. Ik ken bij de overheid heel veel gemotiveerde krachten, maar ik zie ook dat mensen daar iets gemakkelijker thuisblijven. Ik zie dat bij ons op de gemeente, maar ook op andere plaatsen. Meer nog: als mensen solliciteren, geven ze soms als uitleg, in de spontane eerlijkheid die mensen soms kan kenmerken, dat als je bij de overheid werkt, je al eens gemakkelijker een dag kunt thuisblijven als je iets aan de hand hebt. Die cijfers zijn toch opvallend. Ik denk dat dat soms een beetje met mentaliteit te maken heeft: men is jobzeker, men wordt nooit geconfronteerd met herstructureringen of saneringen, men hoeft niet meteen te vrezen voor zijn job als men iets vaker afwezig is.

Ik heb ook nog eens gekeken naar schriftelijke vragen in het federale parlement over absentismecijfers bij de federale overheidsdiensten. Er zijn geen globale cijfers, maar het percentage varieert tussen 3,50 en 4,17 procent. Dat heb ik gehaald uit een vijftiental schriftelijke vragen over die materie. In de Vlaamse overheid zit dat globaal genomen op 6 procent. Er is dus een duidelijk probleem rond absentisme, zij het natuurlijk met de

randbemerking dat wie ziek is, zich moet laten verzorgen. Ik heb gisteren overigens nog een mail gekregen van een controlearts, die beaamde dat dat een probleem is.

Minister, wat zijn de ambities om de streefcijfers te halen? Wat gaat u doen om het absentieïsme verder terug te dringen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: De heer Keulen heeft de cijfers al uitgebreid geschetst. Ik zal er niet verder op ingaan.

Ik wil vooreerst zeggen dat ik zeer teleurgesteld was over de zeer negatieve berichtgeving in de pers. Het enige wat in de persberichten naar voren kwam, was dat er een verkeerde mentaliteit heerst bij de chauffeurs van De Lijn. Ik betreur dat ten zeerste. We weten allemaal dat het een zeer zware job is, waarbij je onder stress staat. De afgelopen dagen zijn er nog heel wat incidenten geweest. Het zijn dus niet de eenvoudigste taken die door de chauffeurs moeten worden uitgevoerd.

Dat is geen pleidooi om de hoge ziekteverzuimcijfers te minimaliseren. Als de cijfers van de heer Keulen correct zijn, zitten we inderdaad met een hoog ziekteverzuim bij De Lijn, maar ik vind het niet correct dat dat alleen maar in de schoenen van de chauffeurs wordt geschoven.

De Lijn heeft in de pers meteen een aantal elementen naar voren gebracht waardoor die ziekteverzuimcijfers zo hoog zouden zijn. Ze nuanceerden de cijfers ook door te zeggen dat er veel langdurig zieken zijn en dat het niet eenvoudig aan te pakken is. Ze wezen er ook op dat het een zware job is, en dat het ziekteverzuim ook hoog is bij de chauffeurs die bij de pachters werken.

In de meeste bedrijven maakt men in het ziekteverzuimbeleid een onderscheid tussen kort, middellang en langdurig ziekteverzuim. Het is heel belangrijk en zelfs essentieel om de cijfers van de heer Keulen te spiegelen aan die drie categorieën. Het kortdurige ziekteverzuim is meestal dat waar de heer Keulen op wijst. Mensen zeggen dat ze gemakkelijk eens een dagje kunnen thuisblijven. Dat moet men aanpakken door een goed beleid uit te stippelen.

Minister, hoe verklaart u de hoge absentieïscijfers? Welke maatregelen werden in het verleden reeds genomen? Ik neem aan dat er een goed uitgestippeld ziekteverzuimbeleid is bij De Lijn. Hoe lang is dat al van kracht? Is het geëvalueerd? Heeft dat effecten gehad? Wat is er gebeurd en wat gaat er gebeuren als blijkt dat die cijfers inderdaad zo hoog zijn en dat er verdere maatregelen nodig zijn? Zijn er maatregelen gepland in de nieuwe cao waarover nu wordt onderhandeld?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer Keulen, ik spreek u aan omdat ik hier graag met u in debat ga en niet via de pers. Ik begrijp dat sommige collega's graag naar de pers stappen met hun commentaar, maar dat is niet de geschikte plaats. Hier moeten we het debat voeren. Het komt natuurlijk door de werkzaamheden, door de slechte regeling en de laattijdigheid van het agenderen van sommige vragen in de commissie dat sommige collega's geneigd zijn via de pers te communiceren. Dat wil ik niet doen, ik wil vandaag discussiëren over enkele titels die kranten eind mei blokletterden: 'Chauffeurs De Lijn meer dan dubbel zo vaak ziek', 'Ziekteverzuim bij De Lijn torenhoog'.

Mijnheer Keulen, u deed opmerkelijke uitspraken, die gebaseerd zouden zijn op personeelscijfers van de agentschappen die onder minister Crevits ressorteren. Met cijfers kun je veel bewijzen, maar je moet ze analyseren om te weten wat erachter schuilgaat. U doet nogal verbaasd over die krantentitels, maar diezelfde titels staan ook op uw webstek. Uw verbazing was dan ook een beetje misplaatst.

Minister, mijnheer Keulen, de berichtgeving over het absentisme of het ziekteverzuim bij chauffeurs van De Lijn is heel negatief overgekomen – alsof die chauffeurs heel ongezonde mensen zijn of profiteurs en zichzelf snel een dagje ziekteverlof gunnen. Die indruk kreeg ik.

Mijnheer Keulen, uw cijfers getuigen niet van een grondige analyse, het zijn enkel exacte cijfers zonder nuancering. U vergelijkt appels met citroenen. U maakt een vergelijking met andere agentschappen binnen Mobiliteit en Openbare Werken. U geeft ook voorbeelden uit de privésector, maar dan nog gaat een vergelijking niet op want het ene agentschap heeft heel andere taken dan het andere, zoals onder meer bij De Lijn.

Niet elk agentschap van MOW heeft personeel dat weekendwerk, nachtwerk, overuren moet kloppen, en soms in moeilijke en barre weersomstandigheden. Weinig personeelsleden van andere agentschappen staan bloot aan verbale of lichamelijke agressie, waardoor de chauffeurs soms maandenlang getraumatiseerd zijn en het werk niet meer durven te hervatten of moeten herstellen van hun verwondingen.

Niet elk personeelslid binnen de agentschappen zit dagelijks uren na elkaar waardoor ze vroegtijdig rugklachten krijgen met een operatie tot gevolg, waardoor ze maanden op ziekteverlof worden gezet. Niet elk personeelslid binnen de agentschappen zit in slechte weersomstandigheden soms dagelijks in de kilte van open- en dichtgaande deuren.

Met cijfers kun je veel bewijzen, maar ze moeten juist worden geïnterpreteerd en geanalyseerd. Dat moet u weten als oud-minister, mijnheer Keulen. Daarom, minister, is het goed dat u drie weken na die negatieve berichtgeving over personeel van De Lijn hopelijk een antwoord kunt bieden op vele vragen die hieromtrent leven.

Sommige persberichten stelden immers dat het ziekteverzuim te wijten is aan de mentaliteit binnen De Lijn. Het verbaasde me dat ik enkel de dag na die negatieve berichtgeving een reactie terugvond van De Lijn en van haar personeel. Tenzij ik erover heb gekeken, minister, heb ik nergens een reactie gezien van u, wat normaal gezien niet uw gewoonte is, want u bent er altijd als de kippen bij om een reactie te geven. Als er iets verschijnt over verkeerslichten of een vraag van FEBIAC of Touring, dan bent u de eerste om een reactie te geven op uw webstek of in een persmededeling. Nu bleef het oorverdovend stil en dat vond ik vreemd. Met mijn vragen wil ik inzicht krijgen in de problematiek die misschien wel terecht is, maar niet al te negatief mag worden benaderd zonder de juiste gegevens te kennen.

Minister, werden de cijfers inzake ziekteverzuim bij De Lijn meegedeeld zonder vermelding van de oorzaak? Werden de cijfers inzake absentisme ontleed door de personeelsdienst van De Lijn? Hoe verklaart u dan vervolgens de hogere cijfers inzake ziekteverzuim bij het personeel van De Lijn ten aanzien van andere diensten binnen het Departement Openbare Werken? Bent u van mening dat er misbruik wordt gemaakt van het ziekteverlof, en dat een mentaliteitswijziging noodzakelijk is om de hoge cijfers inzake ziekteverzuim te reduceren? Meent u dat De Lijn positieve maatregelen kan nemen om de cijfers inzake ziekteverzuim te reduceren? Op welke manier wilt u snel werk maken van betere werkomstandigheden zoals onder meer een betere naleving van de rij- en rusttijden – wat nog steeds een heikel punt is –, en een groter comfort door het plaatsen van wc's op verschillende plaatsen?

Minister, ik wil nog een opmerking maken over wat de heer Keulen zei over de tewerkstelling van allochtonen en vrouwen. Ik had daarover in 2010 een schriftelijke vraag gesteld. U hebt toen geantwoord dat 167 vrouwen werden aangenomen in 2008, in 2009 waren er dat 136. Het is dus niet zo dat De Lijn niets doet om vrouwen aan te trekken. Er is een campagne geweest die 117.300 euro kostte, dat is niet min. Je kunt moeilijk vrouwen naar De Lijn sleuren. Mensen moeten vrijwillig aankloppen. Een heikel punt bij de aanwerving van allochtonen is dat velen de taal niet beheersen. Er zijn examens geweest waarop allochtonen niet slaagden omdat de taal een barrière vormde.

Minister, ik weet dat er wel al eens chauffeurs door de mazen van het net zijn geglipt en toch door het examen geraken. Ik heb dat al eens eerder, naar aanleiding van een andere vraag,

gezegd. Ik kan er absoluut niet mee akkoord gaan omdat ik het heel belangrijk vind, in de eerste plaats voor het comfort van de reiziger, dat de chauffeur minstens de taal kent van het land waar hij is tewerkgesteld.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, collega's, ik geef toe dat het een dikke twee weken geleden even schrikken en ook vloeken was toen ik op maandagochtend in de krant de titel 'Ziekteverzuim bij De Lijn torenhoog' zag. Meteen was de toon gezet voor de komende dagen.

Volgens de berekeningen en analyses van de heer Keulen waren de absentiecijfers bij De Lijn ver boven het gemiddelde in de privésector. Hij noemde de cijfers: bij De Lijn 8,5 procent, in de privésector bij de bedienden 2,1 procent en bij de arbeiders 3,5 procent. Bovendien beschuldigde de heer Keulen – en hij herhaalde het hier daarnet nog eens – de buschauffeurs van een verkeerde mentaliteit. Hij noemt hun ziekteverzuim zelfs 'schokkend'. Ik citeer hem letterlijk: "Bij de overheid blijft men gemakkelijker thuis dan in de privé. Men is zekerder van zijn job, terwijl het personeel in de privé sneller voor het blok wordt geplaatst."

Collega's, wat de heer Keulen hier gedaan heeft, is wat wij op de fractie een 'Peter Reekmanske doen' noemen: op een populistische, laag-bij-de-grondse manier alles op een hoop gooien en dat vergelijken met het cijfer dat hem het beste uitkomt. De heer Keulen heeft de absentiecijfers van arbeiders en bedienden bij De Lijn in een shaker gesmeten, hij heeft dat overgoten met een sausje van langdurig en kortdurig ziekteverzuim, hij heeft goed met zijn shaker geschud als een volleerde barkeeper en hij heeft de vieze blubber, met een bruine, ondefinieerbare kleur en vooral een onfris geur en smaak, in het glas gegoten. Dat volstond blijkbaar nog niet voor de collega's van Open Vld, want deze week herhaalt de fractieleider van Open Vld in een interview met De Standaard nog eens dat het absentieisme bij De Lijn en daarmee ook de mentaliteit op niks trekken.

Collega's, Open Vld is hier een populistische partij. Mijnheer Keulen, ik richt mij nu heel persoonlijk tot u. Ik heb ontzettend veel respect voor u en voor de heer van Rouveroi. Ik zeg dat heel gemeend. Maar wat u hier hebt gedaan, heeft mij in hoge mate ontgoocheld. Wat u hebt gedaan, vind ik absoluut niet netjes.

Ik heb geprobeerd de oefening zo correct mogelijk te doen. Ik heb twee referentiewerken over absentieisme in de privésector geraadpleegd: 'Verzuimrapport 2010. Benchmarks en aanpak' van SD Worx en het dossier 'Absentieisme in de privésector' van Securex. Daaruit blijkt dat de waarheid helemaal anders is. Het kortdurend ziekteverzuim van arbeiders in de privésector is 2,58 procent. Het langdurig ziekteverzuim van arbeiders in de privésector is 5,07 procent. Dat is samen 7,65 procent. Bij De Lijn is dat, allemaal op een hoop gegooid, 8,5 procent. Zo groot is dat verschil dus niet. Het is al zeker niet een veelvoud zoals de heer Keulen in het interview en in het artikel stelt.

Als je bovendien de cijfers van De Lijn vergelijkt met andere grote bedrijven in Vlaanderen – dat zijn bedrijven met meer dan duizend werknemers –, doet het resultaat nog meer de wenkbrauwen fronsen. Het ziekteverzuim van mannelijke arbeiders in de privésector in bedrijven met meer dan duizend werknemers is 9,63 procent. Als je het cijfer van de heer Keulen een beetje ontleedt en hertelt, kom je bij De Lijn niet uit op 8,5 procent maar op 9,64 procent. Dat is op één honderdste na hetzelfde cijfer als in de privésector.

Mijnheer Keulen, u zou nu wat ik zeg, kunnen afdoen als de traditionele pro-De Lijn-talk van sp.a. Welnu, uitgerekend vandaag plaatst Securex op de Securex Human Interest-blog het artikel 'Verzuimcijfers: vergelijk geen appels met peren!'. Dat komt uitgebreid terug op het artikel dat tweeënhalve week geleden in de krant verscheen.

Ik citeer: “Men vergelijkt hier echter appels met peren en wel om volgende redenen: 1. De cijfers van de privésector betreffen het korte ziekteverzuim, namelijk de verzuimdagen gedurende de eerste maand van elke afwezigheid. Voor de eigen cijfers heeft De Lijn hoogstwaarschijnlijk het korte en het lange ziekteverzuim opgeteld. Het loon van statutaire personeelsleden wordt immers tijdens de hele verzuimperiode volledig doorbetaald. (...) 2. De 8,5 procent betreft niet het ziekteverzuim van een gemiddelde chauffeur van De Lijn, maar van de mannen onder hen. De vermelde cijfers van de privésector zijn gemiddelden. 3. De persartikels maken een vergelijking met de gemiddelde bediende en de gemiddelde arbeider in Vlaanderen. Vlaanderen telt echter heel wat kleine ondernemingen met gemiddeld een lager ziekteverzuim dan in grote ondernemingen. 4. De berekeningswijze van de cijfers wordt niet verduidelijkt. Er wordt ook nergens gewag gemaakt van een vergelijkbaarheid van de berekeningswijze die de Lijn en de privésector hanteren. (...)’

De schrijfster eindigt als volgt: “De hele heisa rond het zoeken naar oorzaken van een ‘torenhoog ziekteverzuim’ was dus ongegrond.” Dat zegt Securex. Wat mij betreft, is Securex in dezen een onverdachte bron.

Mijnheer Keulen, u zegt daarnet – en u volhardt blijkbaar in de boosheid – dat u naar Ford Genk hebt gebeld. Het is natuurlijk lovenswaardig dat u naar Ford Genk belt, maar dat is een verkeerd bedrijf. U kunt Ford Genk niet vergelijken met De Lijn. In uw vergelijking bent u gaan kijken naar schriftelijke vragen in de Kamer. U was echter veel beter gaan kijken naar vragen in dit Vlaams Parlement. Dan had u gemerkt dat uw eigen fractiegenote, mevrouw De Ridder, daar nog geen jaar geleden vragen over heeft gesteld. In die vragen zegt men – gebaseerd op cijfers van Securex – dat je niet moet vergelijken met eender welk bedrijf, maar met vergelijkbare sectoren, zoals gezins- en bejaardenhelpsters of met de banksector. Dat zijn sectoren waar men heel veel contacten heeft met diverse klanten en mensen en waarbij men dus veel gevoeliger is voor ziektes en ziektekiemen.

Mijnheer Keulen, ik richt mij nogmaals tot u. Ik had mij eigenlijk ook graag gericht tot de heer van Rouveroi en mevrouw De Ridder, die gewoonlijk trouwe deelnemers zijn aan deze commissie. Collega, ik vraag u om te stoppen met het doctrinair ‘bashen’ van De Lijn. Meer nog, ik vraag u om te stoppen met het keer op keer schofferen van de medewerkers van De Lijn, meer bepaald de 5500 chauffeurs die elke dag proberen honderdduizenden mensen aan een hels tempo op het juiste moment op de juiste plaats te krijgen. Het zou u sieren indien u zich nederig zou verontschuldigen bij de medewerkers van De Lijn voor de teneur van uw artikel in De Standaard en indien u, na het horen van alle cijfers, zou erkennen dat u zich vergist hebt.

Minister, ik ga u mijn vragen voorleggen, hoewel ze – tenzij u mij nu zou tegenspreken – zonder voorwerp zijn. (*Gelach*)

Ik ben er namelijk van overtuigd dat ik de juiste cijfers heb gegeven.

Kloppen de cijfers over absentieïsme die hier zijn aangehaald? Welke cijfers moeten we nu geloven? Is er een verklaring voor die cijfers? Welk beleid kunt u voeren om het zogenaamd hoge – want ik heb dat volgens mij kunnen weerleggen – absentiecijfer door ziekte terug te dringen?

Erkent u dat het beroep van buschauffeur een zwaar beroep is waarbij de fysieke en mentale druk behoorlijk groot zijn? Bent u in dat geval bereid om in overleg met directie en bonden maatregelen te nemen die het beroep van buschauffeur kunnen verlichten?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik was ook geschrokken van de krantenkoppen van 23 mei. Ik heb ’s avonds al heel veel antwoorden gevonden in het programma Terzake, waar onder andere directeur-generaal Kesteloot een hele uitleg heeft gegeven. Ik heb ook bewust geen vraag ingediend. Ik ging namelijk niet akkoord met de manier waarop dit allemaal in de pers

was verschenen en ik wou er niet te veel aandacht aan besteden. Maar goed, het komt toch altijd terug.

Uit de reactie van de directeur-generaal bleek heel duidelijk dat het een probleem is van een hoog aantal langdurig zieken die de cijfers heel sterk negatief beïnvloeden. In die zin vond ik het echt schandalig dat onze chauffeurs in de krant in een slecht daglicht werden gesteld. Ik sluit me aan bij alle aantijgingen die al door de collega's, zowel van de meerderheid als van de oppositie, werden geuit.

Ik had hier ook genoteerd dat u de verkeerde dingen met elkaar vergelijkt. Er stond gisteren in de krant dat het ziekteverzuim bij de rechters in zes jaar tijd verdubbeld is. De heer Verherstraeten heeft daar in de Kamer een vraag over gesteld. We kunnen de chauffeurs toch ook niet met de rechters vergelijken?

Ik zou wel eens willen weten hoe het in de privésector zit. De heer Roegijs heeft daar voor een stuk al een antwoord op gegeven. Ik denk echter dat we nog verder kunnen gaan in de vergelijking. Bij de Lijn zijn er ook pachters, exploitanten die met privévennootschappen eigenlijk voor De Lijn rijden. Ligt het ziekteverzuim daar niet wat lager? Ik denk dat er bij de overheid in het algemeen wellicht een hoger ziekteverzuim is, hoewel ik daar niet zeker van ben. Misschien is dat zo omdat men minder snel tot ontslag overgaat? Ik vermoed in ieder geval dat daar bepaalde mechanismen spelen. Minister, kent u de cijfers van het ziekteverzuim bij die exploitanten? *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Hetzelfde geldt voor het vervoer per autocar. De chauffeurs die hordes toeristen naar Spanje rijden, hebben een vergelijkbare job en moeten heel lang in bussen zitten. Vrachtwagenchauffeurs vormen nog een ander voorbeeld. Eigenlijk zouden we een vergelijking met die groepen moeten maken.

Het beroep van chauffeur veroorzaakt vooral rugklachten. Dat is in die uitzending van Terzake trouwens ook aan bod gekomen. Ik heb recent het geluk en het ongeluk gehad een aantal sessies bij een kinesitherapeut te moeten ondergaan. Die man had net een buschauffeur van De Lijn in behandeling gehad en hij heeft me een paar tips gegeven. Zodra ze een paar minuten pauze hebben, zetten de chauffeurs zich neer om hun boterhammen op te eten. Ze zouden dan net wat moeten rondlopen en bewegen. Bovendien hebben sommige chauffeurszetels van bussen van De Lijn een te rechte rugleuning. Die rugleuningen zouden wat moeten kantelen. Dat zijn tips van een kinesitherapeut. Die man weet waarover hij spreekt. Als we in de toekomst eens bestekken voor nieuwe bussen uitschrijven, moeten we misschien ook aandacht schenken aan het zitcomfort van de chauffeurs.

Tijdens het televisieprogramma is over controles verklaard dat iemand die zich ziek meldt, altijd een telefoontje van een leidinggevende krijgt. Er zijn ook zogenaamde verzuimgesprekken. Iemand die ziek is, moet wel niet elke keer op controle bij een dokter. Dat moet pas na twee of drie keer.

Dit is me opgevallen omdat dit voor het personeel van de stad Leuven heel anders is geregeld. Wie zich ziek meldt, moet zich diezelfde dag nog bij een controlearts aanmelden. Zo streng gaat het er bij De Lijn zeker niet aan toe. Ik weet ook niet of dat nodig of haalbaar is. Misschien moeten we dit eens nader bekijken.

De heer Keulen heeft het in zijn vraagstelling ook over de diversiteit gehad. Ik wil daar ook iets over kwijt. Ik baseer me op de cijfers die in het recentste jaarverslag van De Lijn vermeld staan. Dit jaarverslag is nog maar net bekendgemaakt.

Het personeelsbestand is voor het eerst in jaren gedaald. In 2009 had De Lijn 8561 personeelsleden. In 2010 had De Lijn 8397 personeelsleden. De vrouwen delen mee in de klappen. Het aantal vrouwelijke personeelsleden is van 1553 tot 1514 gedaald. Indien we dit uitrekenen, zijn er relatief meer vrouwen vertrokken. Dat is natuurlijk een spijtige zaak. Ik weet niet waarom die mensen allemaal zijn vertrokken. Misschien is het een gevolg van de

besparingen of zijn ze niet vervangen. Relatief gezien, zijn er meer vrouwen vertrokken. Het aantal deeltijdse personeelsleden is dan weer fors gestegen, namelijk van 1441 tot 1551. Zeker voor een beroep als chauffeur vind ik dat een goede zaak. Gezien de gezondheidsgevolgen is het niet slecht die job deeltijds uit te oefenen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik wil niets over de cijfers zeggen. Ik ben oud genoeg om te weten dat cijfers voor alle doeleinden kunnen worden gebruikt. Ik zie er in elk geval altijd de relativiteit van in.

Wat mij aan de uiteenzetting van de heer Keulen heeft gestoord, is het grote gehalte van tunnelvisie. Hij kijkt selectief naar de zaken. In zijn artikel staat dat het ziekteverzuim torenhoog is. Ik zie daarin een aanval op de openbare dienst in het algemeen en op de sector van het openbaar vervoer in het bijzonder. Ik weet dat het openbaar vervoer een kostprijs heeft. We hebben dat hier al besproken naar aanleiding van de beheersovereenkomst, de begroting en de besparingen. De discussies over het veiligheidsplan hebben drie weken geduurd. De rol van de chauffeur is hierbij sterk in beeld gekomen.

Het beleid moet ervoor zorgen dat die mensen hun job op een fatsoenlijke wijze kunnen uitoefenen. De Lijn moet vleugels krijgen. We moeten daar niet constant aan knippen. De Lijn vormt een belangrijk onderdeel van ons beleid om tot een beter beheersbare mobiliteit te komen.

Nu zitten we steeds op De Lijn te vitten. Telkens als er een ongeval of een incident is, wordt de klok wat teruggedraaid. Wat mij betreft, moeten we voor een offensief beleid kiezen. We moeten kiezen voor en niet tegen De Lijn.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, wenst u eerst publiekelijk een bekentenis af te leggen?

De heer Marino Keulen: Integendeel, ik heb enkel cijfers naar voren gebracht die ik zelf heb gekregen. Ik ben dan ook erg benieuwd. Het is goed eens een publieke biecht mee te maken. Ik heb echter niet de bedoeling mezelf hier te kastijden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik ben blij dat ik de lange stilte kan doorbreken die sommigen hier zo raar vinden. Ik heb nog eens een dergelijke stilte ingelast. Toen werd overal verklaard dat de flitspalen niet werkten. Ik kreeg in de commissie de vraag waarom ik niet had gereageerd. Ik had eerst grondig onderzocht wat er was gebeurd. Dat heb ik nu ook gedaan. Ik zal dan ook mijn tijd nemen om een zeer genuanceerd antwoord te geven.

In eerste instantie wil ik echter een ander probleem op tafel leggen. Dit baart me al enige tijd zorgen. Ik ben de minster die het hoogst aantal schriftelijke vragen ontvangt. Ik heb nu al 1200 schriftelijke vragen ontvangen en het jaar is nog niet ten einde.

De meeste vragen die me worden gesteld, zijn zeer statistisch van aard. Dit betekent dat mijn mensen constant opzoekwerk moeten verrichten. Ook in dit geval gaat het om een statistische vraag. Er is niet om een opsplitsing in kort en lang verzuim, in mannen en vrouwen of in hoog- en laaggeschoolden gevraagd. En dan krijg je een antwoord op een vraag die dan in de pers komt, maar wat eigenlijk veel nuanceringen verdient. De volksvertegenwoordiging heeft natuurlijk het recht om vragen te stellen, maar mijn diensten kreunen onder de werklust. Soms zijn er 27 statistische deelvragen in 1 vraag. Thema's zoals absentisme en diversiteit verdienen een of twee keer per jaar een grondige bespreking. Dat is perfect. Maar dat moet dan gebeuren op een degelijke manier. Als men echter maar een cijfer vraagt en dat geïsoleerde cijfer dan vergelijkt met een ander cijfer, dan krijgt men soms een ongenueanceerd debat dat in de media terecht komt.

Ik roep dus op om er eens over na te denken. De heer Keulen heeft gelijk als hij zegt dat hij meedeelt wat hij ontvangt. Maar wat hij kreeg is wat hij vroeg, en dat verdient soms

nuanceringen. Zo ontvangt mijn kabinet elke dag een vijftiental vragen, en dat zorgt voor een enorme werklast.

Ik kom ter zake. Er zijn twee grote luiken. Ik begin met de diversiteitscijfers. Die zijn hier een tijdje geleden al aan bod gekomen, op vraag van mevrouw Jans. Op 16 december zijn ze al uitvoerig besproken. Ik gaf toen de cijfers van eind 2009, en heb ook de mogelijke oorzaken van het niet behalen van de streefcijfers en het beleid van De Lijn toegelicht. Ik heb toen ook meegedeeld dat De Lijn zich beraadt over het behoud en het bijstellen van de streefcijfers. Ik zal dus ten dele cijfers moeten herhalen.

Ik zei het toen al: de Vlaamse overheid legt zichzelf streefcijfers op om ervoor te zorgen dat de diversiteit van de Vlaamse samenleving wordt weerspiegeld in haar personeelsbestand. Elk beleidsdomein moet een eigen streefcijfer bepalen en alle entiteiten moeten een gelijkekansen- en diversiteitsplan indienen. Al die maatregelen en geplande acties van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken staan vermeld in het Gelijkekansen- en diversiteitsplan 2011. Het is goedgekeurd op de laatste vergadering van het managementscomité van het beleidsdomein MOW. Aan die bijeenkomst nemen al mijn leidinggevende ambtenaren deel. Het Gelijkekansen- en diversiteitsplan 2011 is vervolgens ingediend bij de Dienst Emancipatiezaken van de Vlaamse overheid.

Ik beperk me hier tot een uitweiding over De Lijn, want dat is het voorwerp van de vragen. Dit zijn de resultaten. Eind 2006 zijn ambitieuze streefcijfers voor eind 2010 vastgelegd. Dit zijn de streefcijfers van de vrouwen per functiecategorie, voor eind 2010. Voor de chauffeurs is dat 25 procent, voor de technische diensten 4 procent, voor de bedienden 40 procent, voor de controleurs 15 procent en voor het kader 33 procent. Het totale aandeel van vrouwen in het personeelsbestand van De Lijn is in 2009 en 2010 gelijk gebleven en bedraagt 18 procent. Vrouwen zijn het minst vertegenwoordigd bij de loontrekkenden: de chauffeurs en de technische diensten. Het percentage vrouwelijke chauffeurs is 15,49 procent, het percentage vrouwelijke technici is 2,8 procent. Bij de bedienden is 34 procent een vrouw, op directieniveau is dat 20 procent: er zijn zeven mannelijke en twee vrouwelijke directeuren, en één mannelijke directeur-generaal.

Van de afdelingshoofden is 16 procent vrouw: 36 mannen en 7 vrouwen. Dat is een status quo ten opzichte van het jaar ervoor. Bij het ruimere middenkader is 32 procent een vrouw: 229 mannen en 107 vrouwen. Dat is vrij behoorlijk. Dat is ook een status quo ten opzichte van het jaar ervoor. Er is wel een duidelijk stijgende trend in de groep van het middenkader merkbaar, van 25 procent in 2006 naar 32 procent in 2010. Het streefcijfer van 33 procent is dus bijna gehaald. Eind 2009 haalde de Vlaamse overheid 25,87 procent. De Lijn zit dus daarboven, maar deze trend heeft zich nog niet doorgezet op het niveau van de afdelingshoofden en de directie. Het is mogelijk dat dit pas in een tweede golf zal gebeuren: de groeiende groep vrouwen in het middenkader vormt de basis waaruit voor het hogere kader kan worden gerekruteerd. Belangrijk hierbij is te vermelden dat een kleine verschuiving in die groep een enorme weerslag heeft op het percentage, want het gaat om een kleine groep. Bij de leden van de raad van bestuur van De Lijn in 2010 is er een vrouwelijke vertegenwoordiging van 36 procent.

Het niet halen van de streefcijfers voor vrouwen heeft verschillende oorzaken. Er is een selectieve wervingsstop van kracht, waardoor de instroom van nieuwe arbeidskrachten beperkt is. In 2010 zijn 309 nieuwe personeelsleden aangeworven, vooral chauffeurs, wat logisch is. De streefcijfers zijn sinds 2008 ook opgenomen in de individuele doelstellingen van de directeuren, en zij worden daar dus op beoordeeld. Het topmanagement heeft dus geen andere keuze dan actief dat beleid te steunen.

En dan is er een tweede punt. Ik ben een non-believer van de uitdrukking “bijzonder moeilijk om vrouwen aan te trekken in jobs”, maar blijkbaar is het bijzonder moeilijk en dus zeg ik het toch. Na een heel geleidelijke stijging van het aantal vrouwelijke chauffeurs de laatste jaren, zien we nu een status-quo. Het is precies alsof die trend zich niet meer zal doorzetten.

Er zijn een aantal oorzaken voor de ondervertegenwoordiging van vrouwen als chauffeur of als technicus. Het beroep van chauffeur wordt maatschappelijk eerder als een mannelijk beroep beschouwd. Vrouwen zijn al minder geneigd om zich spontaan kandidaat te stellen voor de job. Bovendien is het een tewerkstelling met vrij onregelmatige werkuren. Daarenboven worden nieuwe chauffeurs in het begin ingeschakeld als reservechauffeur, en daar moeten we toch wel iets aan doen, want dat betekent immers dat er sowieso een impact is op de gezinsplanning, en in de meeste gevallen is het de vrouw die die voor haar rekening neemt. Als een vrouw de stap al zet en als chauffeur binnenkomt, dan wordt ze reservechauffeur en krijgt ze heel onregelmatige uren en dat conflicteert met het gezin.

Ik ben deze morgen in Oostende geweest naar aanleiding van het ongeval van gisteren. Ik heb er de hele technische dienst gezien, en het zijn bijna zonder uitzondering mannen die er werken. Natuurlijk kiezen er al heel weinig vrouwen voor de technische opleiding en dus zijn er ook weinig vrouwen op de arbeidsmarkt. Bovendien moeten ze er dan ook nog voor kiezen om bij De Lijn te werken. Er is al een klein aanbod en het is moeilijk om daarin in te grijpen.

Het tweede deel van de diversiteitscijfers gaat over de mensen van allochtone afkomst. Het is van belang te melden dat het moeilijk is om adequate kengetallen te verzamelen. Het oorspronkelijke streefcijfer van 4 procent is gebaseerd op het systeem van naamherkenning. Als we uitgaan van dat systeem, dat bij De Lijn oorspronkelijk werd gehanteerd, dan wordt het algemeen streefcijfer van 4 procent ruimschoots gehaald. We komen van 2,6 procent in 2006 naar 6 procent in 2010. Alle entiteiten halen het gedifferentieerde streefcijfer behalve de entiteit West-Vlaanderen: dat is wellicht deels te wijten aan de sociodemografische omstandigheden.

De methode van naamherkenning wordt echter door de VDAB niet langer toegepast omdat ze als te onvolledig wordt ervaren. Niet alle namen van allochtone oorsprong kunnen worden gedetecteerd via deze methode. Het huidige cijfermateriaal wordt verzameld via het systeem van vrijwillige registratie. Als we daarop dezelfde streefcijfers toepassen, werd het vooropgestelde doel niet bereikt. We halen 2,3 procent in 2010. Het opmerkelijke verschil toont aan dat het systeem van vrijwillige registratie niet altijd afdoende is als enige meetstelsel en dat er nog altijd een behoorlijke drempel bestaat voor vrijwillige registratie.

Het feit dat de verschillende telmethodes andere resultaten genereren, bemoeilijkt een juiste interpretatie van de resultaten op het vlak van het behalen van de streefcijfers.

Het blijft een grote uitdaging om personen met een handicap of mensen met een beperking binnen De Lijn te werk te stellen, gezien het grote aantal operationele uitvoerende functies. Heel wat functies zijn ook veiligheidsfuncties, wat het inzetten van die mensen al een beetje bemoeilijkt. Er zijn ook heel strenge medische eisen voor chauffeurs. Dat maakt het ook al moeilijker om die mensen in te zetten. Dat is ook het geval op andere diensten zoals de volcontinuidiensten aan boord van schepen of op controletorens, want ook daar worden specifieke medische voorwaarden gesteld.

Ook de gegevens over de aanwezigheid op de werkvloer van personen met een handicap worden bij De Lijn verzameld via het systeem van vrijwillige registratie. Er kan van uit worden gegaan dat dit een onderschatting is van de realiteit. De personeelsleden die een handicap verwerven als ze al in dienst zijn, komen vaak niet meer in beeld bij de monitoring van de personen met een handicap. Er werden ook bij De Lijn inspanningen geleverd om de groep van personen met een handicap die al aanwezig is, beter in kaart te brengen. Dat resulteerde al in een verviervoudiging van het aantal personen die zich vrijwillig lieten registreren. In het totaal gaat het over 0,4 procent. De verviervoudiging is dus ook relatief.

Bij de aanwerving en de selectie focust De Lijn zich minder op instroom van personen met een beperking. Dat neemt evenwel niet weg dat bij de indiening van sollicitaties van mensen met een beperking, de selectieprocedure zo veel mogelijk wordt aangepast aan de noden van de kandidaten.

De Lijn zegt ook dat er binnen de organisatie geregeld werknemers zijn die medisch ongeschikt worden verklaard voor het uitoefenen van hun functie. De Lijn geeft er dan de voorkeur aan om zo veel mogelijk binnen de organisatie zelf aangepast werk te kunnen aanbieden in plaats van bijkomende inspanningen te leveren om de instroom van personen met een handicap te bevorderen.

In het kader van het diversiteitsbeleid stelt De Lijn ook jaarlijks een inventaris op van alle personeelsleden die bij De Lijn tijdelijk aangepast werk verrichten. In 2010 had 2,2 procent van de personeelsleden een aangepaste rol of aangepast werk.

Er zijn nieuwe streefcijfers opgenomen voor de periode 2011-2015. Ze zijn geënt op de streefcijfers in het gelijkemans- en diversiteitsplan 2011-2015. Wat zijn die cijfers? Vrouwen bij afdelingshoofden en directeurs 25 procent tegen 2015, vrouwen in het middenkader 35 procent tegen 2015, allochtonen 4 procent tegen 2015, personen met een handicap 4,5 procent tegen 2015. Hoe wil het bedrijf die streefcijfers halen? Het is misschien nuttig om het gelijkemans- en diversiteitsplan eens te lezen waarin elke entiteit van Mobiliteit en Openbare Werken zijn eigen accenten zal leggen. Het is sowieso een tweesporenbeleid waarbij we enerzijds alle initiatieven rond het thema willen integreren in het reguliere personeelsbeleid en waarbij er anderzijds maximaal wordt aangesloten bij de acties die centraal vanuit de dienst emancipatiezaken worden geïnitieerd.

Specifiek voor De Lijn wil het bedrijf, naast het werken aan de instroom, er ook voor zorgen dat het werken binnen de organisatie aantrekkelijk blijft voor de kansengroepen. Er zijn maatregelen die vooral bedoeld zijn om de combinatie tussen arbeid en gezin te verbeteren. Die staan vanzelfsprekend voor alle personeelsleden open.

Naast thuisopvang voor zieke kinderen, die bestaat sinds 2008, en vakantieopvang, kwamen er vorig jaar twee initiatieven bij om het aanbod aan vakantiekinderopvang verder uit te breiden. Er is een samenwerking met Idee Kids en Duinen-Heide.

Ten tweede wordt de verbetering van sanitaire voorzieningen op het terrein verder uitgebouwd. Dat is hier ook al door enkele mensen aangehaald. Het lijkt iets kleins, maar het is zeker voor vrouwen die je wilt tewerkstellen, vrij cruciaal. Er is gisteren overigens tijdens een plaspauze een bus verder gereden.

Ten derde is er het pilootproject rond de planningsorganisatie van exploitatie, waarbij een aanpak van persoonsvriendelijk roosteren zal worden getoetst. Roosteren betekent niet barbecueën, maar het opstellen van uurroosters. Dat zou de combinatie werk-gezin ten goede moeten komen. Dat komt straks nog terug tijdens de bespreking van het absentisme.

Ten vierde wordt de samenwerking met de VDAB voor het taaltraject voor anderstalige potentiële chauffeurs, mevrouw van den Eynde, ook in 2011 voortgezet, als er voldoende kandidaat-chauffeurs zijn. Bovendien zal De Lijn dit jaar ook met de Brailleliga samenwerken om te zien welke functieprofielen eventueel geschikt zouden zijn voor blinde kandidaten. *(Opmerkingen. Gelach)*

Nee, uiteraard. Er wordt ook gekeken hoe de bestaande software in het bedrijf toegankelijker gemaakt kan worden.

Tot slot wil De Lijn via eigen communicatie en medewerking aan sensibiliseringsacties binnen de Vlaamse overheid het thema diversiteit blijvend onder de aandacht brengen. Dat vertel ik allemaal om te duiden dat er heel veel gebeurt qua cijfers en planning, maar dat er beperkingen zijn, waar we sowieso de realiteit van moeten durven onder ogen te zien.

Dan kom ik bij het ziekteverzuim. Mijnheer Roegiers, u vraagt of uw cijfers juist zijn. Ik heb vrij veel detailinformatie mee: ik wil die nu in alle rust geven en proberen de juiste conclusies te trekken. De heer Keulen heeft vijf schriftelijke vragen gesteld over de evolutie van het personeel bij het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), De Lijn, nv De Scheepvaart, nv Waterwegen en Zeekanaal en het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK),

waarbij het ziekteverzuim een van de negen vragen was. U vraagt mij waarom ik niet al die details heb gegeven. Het is de negende vraag, in een uitgebreide schriftelijke vraag. We moeten eens nadenken hoe we daarmee in de toekomst omgaan.

Om de discussie te stroomlijnen zet ik nu zelf, hoewel niemand dat heeft aangehaald, de ziekteverzuimpercentages even op een rij voor heel mijn beleidsdomein. Dat is belangrijk en zal alles wat nuanceren. Ik maak wel een onderscheid tussen het korte ziekteverzuim en het lange. Dat is verschrikkelijk belangrijk in het kader van de discussie die misschien nog zal volgen.

Voor het korte ziekteverzuim liggen de resultaten binnen mijn beleidsdomein heel dicht bij elkaar: bij Waterwegen en Zeekanaal 2,12 procent, bij MDK 2,11 procent, bij AWW 2,10 procent, bij nv De Scheepvaart 2,28 procent, bij De Lijn 2,74 procent. Wat het totale ziekteverzuim betreft, zijn er wel verschillen: bij Waterwegen en Zeekanaal 4,40 procent, bij MDK 4,83 procent, bij AWW 7,07 procent, bij nv De Scheepvaart 9,37 procent en bij De Lijn 8,44 procent.

Een belangrijk deel van het absentiepercentage wordt veroorzaakt door de langdurig afwezigheid. Dat is de eerste conclusie die we moeten trekken. De langdurige afwezigheid kan dus een bijzonder grote impact hebben op de cijfers. Eén persoon die voortdurend ziek is, duwt dat totale cijfer veel meer de hoogte in dan personeelsleden die een paar dagen afwezig zijn. Die afwezigheid geldt meteen een heel jaar: al die dagen is die persoon er niet. Dat totaal gaat meteen de hoogte in. Vooral in kleine groepen, zoals bij nv De Scheepvaart, kan de impact van één langdurig afwezige bijzonder groot zijn en kan dat ziekteverzuimpercentage zelfs boven 10 procent uitkomen.

Het zijn exacte cijfers. Ze hebben er vrij veel tijd in gestoken om dat uit te zoeken. De Lijn telt vandaag 330 langdurig zieken op een totaal van 8400 werknemers. Dit is 4 procent van het totale personeel. Maar als je de langdurig zieken uit de totale cijfers haalt, krijg je een gemiddelde van 2,74 procent. Dat ligt iets hoger dan de 2,19 procent in de privé. Ik heb de vergelijking gemaakt met mijn andere diensten en met de privé. Ik wil enkel bewijzen dat die langdurig zieken een enorme impact hebben op dat cijfer.

De niveaus zijn ook van groot belang. Betreffende het verschil in niveaus, is over het algemeen het absentiepercentage het hoogst in de lagere niveaus. Dat is een algemene tendens, die je ook de privésector ziet. Het heeft te maken met de fysieke belasting van de jobs in de niveaus C en D: ploegenarbeid, handenarbeid, arbeid op de openbare weg. Bovendien gaat dit vaak gecombineerd met een gevorderde leeftijd van de personeelsleden, waardoor mensen sneller uitvallen.

Ik geef het voorbeeld van het AWW, om niet altijd over De Lijn te spreken. Bij het AWW is 30 procent van de personeelsleden ouder dan 55 jaar. Dat heeft mij verrast. Daarnaast speelt opnieuw de omvang van de groep een grote rol. Als er een kleiner aantal werknemers tot het niveau A behoort, kan één langdurige zieke voor een gigantisch ziekteverzuimpercentage zorgen. Stel dat één iemand uitvalt in een organisatie van tien mensen. Dat is uiteraard niet correct.

Aangezien de focus van de vraagstellers ligt bij De Lijn, geef ik daarover nog informatie. Er is vooreerst een verschil tussen de totale ziekteverzuimpercentages bij de loontrekkenden, onder wie het merendeel chauffeurs, en bij de weddetrekkenden. Bij de loontrekkenden is het totale ziekteverzuimpercentage 9,39 procent. Bij de weddetrekkenden is dat 4,72 procent. Dat is een eerste groot verschil.

Betreffende de chauffeurs van De Lijn, die het grootste deel van de loontrekkenden vertegenwoordigen, zijn er twee factoren die bij het ziekteverzuim een rol kunnen spelen. Ten eerste geeft De Lijn aan dat de chauffeur een functie heeft waarbij veiligheid een grote rol speelt. De chauffeur is onderweg met mensen. Dat betekent dat een dokter geen enkel risico kan nemen als de chauffeur zich niet goed voelt. Als de chauffeur bijvoorbeeld medicatie

moet nemen die slaperig maakt, dan kan de dokter hem niet laten rijden. De Lijn benadrukt dat, onder meer daarom, de chauffeurs bij ziekte vanaf de eerste dag een doktersbriefje moeten hebben. Het is de dokter die beoordeelt of ze kunnen rijden of niet. Kort verzuim is in verhouding dus niet het grootste probleem.

Ten tweede hebben chauffeurs een beroep waarbij ze met bijzonder veel mensen in contact komen in een gesloten ruimte. De overdracht van ziektekiemen is groter dan bij een doorsneeberoep. Er is al verwezen naar de studies van Securex. Daar staat in dat het ziekteverzuim bij gezins- en bejaardenhelpsters en bij de banksector hoger is, ook om die reden. Dat zijn voor een deel vergelijkbare sectoren vanwege de vele contacten.

De evoluties van het ziekteverzuim, beschreven in de studies van Securex, worden ook bij De Lijn waargenomen. Een eerste grote evolutie is dat het kort verzuim daalt en het lang verzuim stijgt. In 2009 was het kortverzuimpercentage bij De Lijn 3,5 procent, ten opzichte van 2,74 procent in 2010. In 2010 was er de zwaarste winter in honderd jaar, met heel veel ziektekiemen. Het totaal verzuimpercentage is ten gevolge van het lang ziekteverzuim gestegen van 7,71 procent in 2009 naar 8,42 procent in 2010. Het ziektecijfer van vrouwen ligt hoger dan dat van mannen. Bij de chauffeurs van De Lijn ligt het totaal ziekteverzuimpercentage op 8,49 procent bij de mannen en op 16,09 procent bij de vrouwelijke chauffeurs. Bij de bedienden van De Lijn ligt het totaal ziekteverzuimpercentage bij de mannen op 3,84 procent en bij de vrouwelijke bedienden is dit 6,56 procent.

Daarnaast zijn er verschillen in de diverse regio's. Het ziekteverzuimpercentage ligt het hoogst in Vlaams-Brabant met een percentage van 9,72 procent voor het totaal verzuim en 3,43 procent voor het kort verzuim. Antwerpen scoort het laagst met 6,96 procent voor het totaal verzuim en 2,31 procent voor het kort verzuim.

Opvallend is dat het kort ziekteverzuim systematisch daalt van 3,35 procent in de leeftijdscategorie tussen 21 jaar en 30 jaar tot 2,37 procent tussen 51 en 60 jaar. Het omgekeerde zien we bij het totaal ziekteverzuim, dat veroorzaakt wordt door een stijging van het lang ziekteverzuim. Het stijgt van 5,95 procent in de leeftijdscategorie tussen 21 jaar en 30 jaar tot 9,48 procent tussen 51 en 60 jaar.

We kunnen ook een vergelijking maken van De Lijn met de privésector. De studies van Securex over absentisme vermelden expliciet dat bij vergelijkingen van cijfers er rekening dient gehouden te worden met de kenmerken van de betreffende organisatie. Ten eerste is er het profiel van de organisatie: sector, omvang, regio. Ten tweede is er het profiel van de werknemers: statuut, geslacht, leeftijd, anciënniteit. Ik zal mij toespitsen op De Lijn omdat het debat daarover gaat.

Als we de algemene ziekteverzuimpercentages opsplitsen volgens statuut en de vergelijking maken met de privésector, dan ligt het ziekteverzuimpercentage bij De Lijn iets hoger. Bij de loontrekkenden in de privésector is het totale ziekteverzuimpercentage 7,64 procent, bij De Lijn 9,39 procent. Bij de bedienden in de privésector is het totale ziekteverzuimpercentage 4,10 procent, bij De Lijn 4,72 procent. Als we de cijfers van De Lijn vergelijken met de ziekteverzuimpercentages van bedrijven in de privésector van dezelfde omvang – bedrijven van meer dan duizend werknemers –, dan ligt het ziekteverzuim bij De Lijn lager. Het kort verzuim in de grote privébedrijven is 3,32 procent, ten opzichte van 2,74 procent bij De Lijn. Het totaal verzuim in grote privébedrijven is 8,98 procent, ten opzichte van 8,42 procent bij De Lijn.

Als je De Lijn vergelijkt met de privésector in het algemeen, dan ligt het ziekteverzuim iets hoger. Maar als je De Lijn vergelijkt met bedrijven met meer dan duizend werknemers, dan scoort De Lijn iets beter dan de privésector. Ik heb de cijfers zeer uitgebreid genuanceerd omdat het belangrijk is om eens in detail De Lijn te screenen en een correcte vergelijking te maken op basis van de cijfers.

De cijfers die zijn gegeven op de schriftelijke vraag, zijn natuurlijk correct. Ze zijn echter niet uitgesplitst per categorie. Er zijn ook geen vergelijkingen met de privésector gevraagd.

Men kan uiteraard geen vergelijkingen maken op basis van algemene ziekteverzuimpercentages tussen verschillende ondernemingen. Die percentages moeten in de eerste plaats vergeleken worden met de juiste vergelijkingsbasis en moeten ook in de juiste context worden geplaatst. Daarbij speelt een aantal elementen een rol zoals het profiel van de organisatie: sector, omvang en regio. Een ander element is het profiel van de werknemers: statuut, geslacht, leeftijd en anciënniteit.

De gegevens tonen aan dat het ziekteverzuim in percentages bij de verschillende agentschappen van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken in vergelijking met de privésector niet torenhoog is. Als de cijfers in de juiste context worden geplaatst, dan zitten de ziekteverzuimpercentages ofwel op hetzelfde niveau, ofwel er zelfs onder.

De vraag is nu hoe we daarmee omgaan. Door het feit dat we over zulke fijnmazige cijfers beschikken, kunnen we proberen daarop in te grijpen.

Binnen Mobiliteit en Openbare Werken zijn het de agentschappen Wegen en Verkeer en Maritieme Dienstverlening en Kust die samen met het departement een gemeenschappelijk beleid voeren inzake ziekteverzuim met duidelijke afspraken over ziektecontroles, gecombineerd met een preventief beleid voor medewerkers en leidinggevenden over ziektepreventie.

Er wordt gerapporteerd over het ziekteverzuim. Er worden ook themadagen georganiseerd. Leidinggevenden ontvangen brochures met tips en de personeelsleden krijgen een folder met hun rechten en plichten. Er worden ook ziekteverzuimgesprekken gevoerd als dat nodig is, en men doet aan griepvaccinatie. Al die zaken zijn opgenomen in het gelijkekansen- en diversiteitsplan.

Bij de scheepvaart zijn er een aantal concrete actiepunten. Zo is er een actief en selectief beleid inzake controle. Er worden verzuimgesprekken gehouden met langdurig zieken of personeelsleden die frequent afwezig zijn wegens ziekte. Er is ook een aangepaste procedure voor ziektemeldingen. Men probeert ook gebruik te maken van de mogelijkheid tot deeltijdse prestaties wegens medische redenen. Zo kan men na voltijdse afwezigheid wegens ziekte langzaam opnieuw ingroeien. Er wordt ook actief gezocht naar aangepast werk na een lange afwezigheid.

Bij Waterwegen en Zeekanaal ligt het absentieïsme lager dan het gemiddelde binnen de diensten van de Vlaamse overheid. Als preventieve maatregel voor het absentieïsme organiseert W&Z elk jaar een griepvaccinatie voor alle personeelsleden. Er wordt ook in dialoog gegaan met de medewerkers en er worden heel veel controles uitgevoerd.

En zo komen we bij De Lijn. De Lijn meldt dat de algemene oorzaken van afwezigheid wegens ziekte gekend zijn. Zo is er de fysieke belasting met onder andere de rugklachten, en mentale belasting zoals stress. Bij De Lijn hebben de wisselende uurroosters eveneens een impact op het ziektecijfer, vooral bij beginnende chauffeurs. Ik denk dat het beroep van chauffeur niet onderschat mag worden. De Lijn probeert daar iets aan te doen.

Zo is er het personeelsbeleid dat zo gezinsvriendelijk mogelijk moet zijn. Daarnaast probeert De Lijn gezinsvriendelijke diensten op te maken met respect voor de rij- en rusttijden. Dat is niet eenvoudig als men rekening wil houden met de hoge noden bij de busgebruikers. Ik beklag soms de mensen die de uurroosters moeten opmaken.

De Lijn meldt dat het pilootproject over gezinsvriendelijke diensten positieve resultaten geeft. Momenteel worden in de stelplaatsen Vaartkaai in Antwerpen en Sint-Niklaas voor de derde maand op rij de diensten van een groep vrijwillige chauffeurs – dat zijn er vijftig à zestig per stelplaats – gezinsvriendelijk aangemaakt. Dat betekent dat de chauffeurs binnen bepaalde regels hun diensten en rustdagen zelf kiezen.

Er is voorzien in een tussentijdse evaluatie van de pilootprojecten in september 2011. De eindevaluatie vindt plaats in december 2011.

Het opleidingsbeleid moet op maat uitgetekend zijn. De Lijn meldt dat zowel in het theoretische als het praktische luik van de bestuurdersopleiding aandacht wordt geschonken aan een correcte zithouding. In het theoretische gedeelte over vakbekwaamheid wordt een correcte zithouding tijdens de presentaties in de lessen toegelicht in de rubriek 'Mentale en fysieke gezondheid'. Er zijn filmpjes waar die zithouding wordt aangeleerd.

Daarnaast is er het overleg in het ergobus- en ergotramcomité. Dit zijn subcommissies van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk. Dat comité is paritair samengesteld met vertegenwoordiging van de drie vakorganisaties en werkgeversvertegenwoordiging. Het comité kan voor de ergonomische inrichting van de trams en bussen adviezen en voorstellen formuleren. Het betreft voornamelijk de inrichting van de stuurposten van de voertuigen.

Ik wil hier even een persoonlijke bedenking maken. Ik ben zelf rugpatiënt. Ik ben geopereerd voor een hernia. Niets is zo persoonlijk als een stoel. Ik vind de stoelen in het Vlaams Parlement verschrikkelijk voor mijn rug. Als ik hier een paar uren heb gezeten, ga ik telkens met rugpijn naar buiten. Het is echter heel moeilijk om een stoel te vinden die voor iedereen goed is. Ook in een bus kan men geen honderd verschillende stoelen installeren. Als men voortdurend in een bus zit die over hobbels rijdt, dan is dat belastend voor de rug. Het bedrijf weet dat en besteedt daar veel aandacht aan. Er worden ook adviezen en voorstellen geformuleerd.

De Lijn meldt dat ze sinds 2004 een actief beleid voert voor de afbouw van het absentisme. De actieplannen zijn gebaseerd op drie pijlers: systematische ziektecontrole, verzuim-gesprekken en opvolging door een verzuimcoördinator die daar expliciet mee belast is. In 2010 heeft dat vruchten afgeworpen. We zien dat ook al in de cijfers. Het korte verzuim daalt effectief. Die korte maar frequente ziekteperiodes zijn zeer storend voor de organisatie. Als iemand plots ziek valt, moet een reservechauffeur gebeld worden. Dat is het moeilijkste. In 2010 heeft De Lijn 6021 keer een beroep gedaan op een controledokter. Dat is dus vrij vaak. Bij herhaalde korte afwezigheden en lange afwezigheid wordt een formeel gesprek gevoerd tussen de leidinggevende en de medewerker om in kaart te brengen of het eventueel mogelijk is via een aanpassing van de inhoud, de arbeidsverhoudingen of -omstandigheden het aantal afwezigheden te doen dalen. In 2011 is De Lijn gestart met een doorgedreven evaluatie van het verzuimbeleid. Deze evaluatie leverde de vermelde inzichten op. Zoals ook gemeld, zal het bedrijf zich de komende maanden concentreren op de aanpak van het langdurig ziekteverzuim.

Het beleid gericht op de langdurig zieken zal een belangrijke rol geven aan onder meer de directe collega's en leidinggevende. Zoals de heer Kesteloot in zijn reactie heeft gezegd, gaat De Lijn niet over tot het systematisch ontslaan van mensen. U moet het maar eens nagaan, maar ik denk dat de MIVB in Brussel mensen niet meer in de statistieken opneemt als ze een jaar ziek zijn. Bij De Lijn is men heel consciëntieus. Iedereen blijft opgenomen in die statistieken. Men heeft me dat gemeld. Ik heb die screening nog niet gedaan. Men is transparant en men geeft informatie. Als anderen het op een andere manier doen, en de cijfers worden vergeleken, dan zorgt dat voor een scheefgetrokken situatie.

Collega's, ik heb u zonder al te veel emoties een diepgaand inzicht proberen te geven over alle cijfers. Ik denk dat ik u veel meer informatie bezorgd heb dan u had gevraagd, zeker als het gaat over segmenten en territoriale spreiding. Ik vond het van belang. In het kader van de beheersovereenkomst moet er één keer per jaar gerapporteerd worden over indicatoren. Mij lijkt het geen slecht idee om dat debat op dat moment te voeren. Dat gebeurt dan elk jaar gestructureerd en zo kan iedereen met gelijke wapens het debat aangaan. Dan geven we ook die fijnmazige informatie mee.

De voorzitter: Zijn er nog collega's in staat om te reageren?

De heer Marino Keulen: Vanzelfsprekend, voorzitter. De ongemakkelijke stoelen in het Vlaams Parlement, dat is iets dat ons bindt, minister. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

Ik vind ze verschrikkelijk en ik zit hier sinds 1995. Daarom verdien ik misschien nog meer clementie dan andere collega's. Ik denk dat ik hier ondertussen het langste huis. Het is me ook altijd een raadsel geweest hoe die stoelen hier ooit zijn binnen geraakt en hoe ze alles overleven. We hebben nochtans al veel zaken vervangen.

Minister, ik waardeer de sportiviteit. Ik heb gewoon de cijfers gegeven zoals ik ze van u gekregen heb. Er is geen specificatie van lang of kort ziekteverzuim of absentisme. Dat klinkt nogal hard, maar dat zijn nu eenmaal de termen die men daarvoor gebruikt. Ik heb ze gewoon gegeven zoals ze zijn. Als ik verwijs naar Ford – 4 procent bij de arbeiders en 3,5 procent bij de bedienden – gaat het om kort en langdurig verzuim samen. Op de website van Agoria gaat het voor de metaalsector om 2,1 procent bij de bedienden en 3,5 procent bij de arbeiders. Dat is ook kort en langdurig verzuim samen. Wat dat betreft, was er bij mij geen kwaad opzet, zoals sommigen denken. Ze zijn vrij om dat te denken, maar hier was dat niet zo. Ik geef gewoon de cijfers.

Los van de chauffeurs, over wie we het nu lang hebben gehad, zijn er ook de anderen. De cijfers gaan daar over kort en langdurig verzuim. Ook daar is het hoog. Ook als we kijken naar het kantoorpersoneel, naar de mensen die op andere diensten werken, de onderhoudstechnici. Daar zit men toch met vrij hoge cijfers. De minister heeft de cijfers van Securex gegeven. Ik wil die ook eens goed bekijken en verder analyseren. Wat het langdurig ziekteverzuim betreft, is er een serieus probleem. Het gaat toch om een groep die te groot is om te zeggen dat het heel relatief is. De minister had het toch over 300 mensen. Het is goed om de vinger aan de pols te houden en te zien hoe eraan kan worden gered.

Ik heb gezegd en blijf er ook bij dat het ziekteverzuim, de afwezigheid bij het overheids-personeel globaal hoger is dan bij de privésector. Ik kom zelf uit een familie van aannemers, uit een niet zo heel klein bedrijf. Mevrouw Brouwers heeft daar heel voorzichtig op gealludeerd. Men zou het ook niet kunnen bespreken en dan bestaat het probleem niet, en men zou kunnen zeggen dat als men het bespreekt, men van kwade wil is. Ik heb tegen niemand iets. Ik spreek uit ervaring als voormalig minister, als gemeentelijk vertegenwoordiger. Ik ken ambtenaren die ik op alle momenten van de dag en de nacht kan bellen en die hun gsm altijd opnemen. Ze geven tekst en uitleg. Ik ken anderen die consequent vrijdagmiddag stoppen en die niet beginnen voor maandagmorgen om 9 uur, ook mensen in verantwoordelijke posities. Sommige collega's zullen dat herkennen. Men ziet bij sommige diensten toch dat sommigen heel makkelijk uitvallen en anderen minder.

Nu zeggen dat ik hierdoor tegen de overheid ben, dat klopt niet. De grootste schat die men in een organisatie kan hebben, is het personeel. Ik stel gewoon vast dat een aantal het voorbeeldig doen en anderen toch wel iets makkelijker de kantjes ervan aflopen. De cijfers die ik heb gegeven, zijn de cijfers zoals ze me werden gepresenteerd.

We zullen kijken naar de nuance. Ook in de cijfers van de privésector, van Ford, de metaalsector zaten de cijfers van het lang en kort ziekteverzuim samen. We werken met belastinggeld. Ook daar moeten we kritisch durven zijn, niet om de boel op te blazen, wel om de performantie te vergroten. Dat is vandaag nu eenmaal het sleutelwoord, ook in de politiek. Een politieke carrière duurde vroeger ook langer dan vandaag. Dat is vandaag in alle sectoren zo.

Ik weet niet in welke mate het opnemen van ziektedagen op het einde van de carrière nog bestaat bij de overheid. Ik weet dat dit vroeger in het onderwijs heel sterk was ingeburgerd. Men sprak daar ook heel vrijmoedig over. Wie gemeentelijke verantwoordelijkheid heeft gedragen, als schepen van Onderwijs, weet dat die mensen op het einde van hun carrière zeiden: ik kom de eerste dag en dan neem ik mijn ziektedagen op, en dan kom ik volgend jaar

op het einde van het schooljaar nog een dag terug. Die mensen konden dat zo twee à drie jaar volhouden. Dat was ook een praktijk die ingeburgerd was en waar iedereen over sprak. Vandaag verbaast dat, maar dat was tot in het recente verleden een gangbaar gebruik. Ik fantaseer niet.

Minister, we zullen dat verder bekijken. Ik dank u ook voor de verdere specificatie. Ik heb de uitleg gegeven die ik denk te moeten geven.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, op de eerste plaats dank ik u oprecht voor uw heel uitgebreide antwoord, dat ons allen inderdaad in staat heeft gesteld een zeer genuanceerd beeld op te hangen.

Mijnheer Keulen, ik betreur ten zeerste dat u tweeënhalve week geleden aan sfeerschepping hebt gedaan. U hebt daar nu niets over gezegd, maar toen hebt u gezegd dat buschauffeurs een verkeerde mentaliteit hebben en hebt u hun ziekteverzuim schokkend genoemd. U bent daar nu niet op teruggekomen.

U hebt gezegd dat u de cijfers hebt gegeven zoals die u zijn gepresenteerd. Ik heb in de voorbije veertien dagen zelf geprobeerd die te nuanceren door de studies te bekijken die we ter beschikking hebben. Minister Crevits heeft dat in haar antwoord ook gedaan en u had dat eigenlijk ook kunnen doen voor u communiceerde. Die sfeer is geschapen en vandaag stellen we vast dat er in deze commissie natuurlijk geen enkele journalist meer aanwezig is. Dat laatste verwijt ik u niet, voor alle duidelijkheid. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Daar kunt u uiteraard niets aan doen, maar u hebt wel een bepaalde sfeer geschapen. U hebt daarvan geen woord teruggenomen in heel uw exposé. Dat is natuurlijk wel te betreuren.

Minister, in heel de uitleg die u hebt gegeven, ontbreekt nog één zaak. Er is nog één zaak waarover ik me nog wat zorgen maak, na dit alles te hebben gehoord. Dan heb ik het over het grote ziekteverzuim bij vrouwen. Ik heb de voorbije veertien dagen naar mogelijke verklaringen gezocht. Ik dacht dat een van de verklaringen was dat het zou kunnen dat vrouwelijke chauffeurs minder lang met de bus of de tram mogen rijden als ze zwanger zijn. De dame van Securex heeft die verklaring trouwens ook gegeven, maar dat blijkt ook niet het geval te zijn. Dat blijft dus nog altijd een vraagteken: hoe komt het dat ze zoveel meer ziek zijn dan in vergelijkbare sectoren? Tot nu toe blijft dat een mysterie. Ik hoop echter dat, als we ingaan op uw suggestie om dergelijke zaken op regelmatige tijdstippen te evalueren, de oorzaak daarvan misschien toch aan het licht kan komen door de aandacht die we daar nu aan geven.

Minister Hilde Crevits: Men moet oppassen met percentages. Het gaat over een kleine groep vrouwen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik ben in ieder geval tevreden dat u wél die nuances hebt aangebracht die mijns inziens absoluut noodzakelijk zijn in dit debat.

Mijnheer Keulen, ik kan het niet helpen, maar ik ben zeer ontgoocheld. Normaliter legt u wel vakkundigheid aan de dag in een aantal dossiers, maar in dit dossier hebt u echt een blunder begaan. Ik vind het bijzonder jammer dat u nu zelf in uw repliek geen nuances aangeeft, dat u zelf niet zegt dat u dit op een andere manier had bekeken. U zegt dat u zich niet graag laat kastijden, maar u kunt toch toegeven dat u de cijfers op een andere manier hebt benaderd omdat u de achtergrond en de nuances niet kende. Ik ben bijzonder ontgoocheld dat u dat zelfs nu nog niet doet, in uw repliek. Ik hoop dat u straks een met redenen omklede motie indient om een aantal dingen recht te zetten. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Ik vind dat u het debat eerlijk moet voeren. Ondertussen hebt u in alle kranten gestaan. U bent op tv geweest. U hebt uw ding kunnen doen, maar er komt totaal geen rechtzetting in de kranten. *(Opmerkingen van de heer Marino Keulen)*

Misschien kunnen er in de toekomst nog een aantal verdere analyses gebeuren, zoals onder meer met betrekking tot die zwangere vrouwen. Men begint weer over percentages. Stel dat een vrouw een aantal weken niet kan komen werken omdat ze zwanger is, dan zal dat percentage opnieuw stijgen.

Ik wil nog een probleem aankaarten. Daarnet heb ik dat niet gedaan, omdat het debat dan misschien op een andere manier zou zijn gevoerd dan daarnet is gebeurd. Er zijn in alle sectoren, ook in de privésector, een aantal personeelsleden die van een aantal voordelen genieten. Dan heb ik het vooral over de vakbondsafgevaardigden. Zij hebben meer voordelen. Ze kunnen zich soms wel meer veroorloven, maar we mogen dat niet altijd met zoveel woorden zeggen, want de vakbonden in dit land zijn machtig.

Minister, daarom lijkt het me heel belangrijk dat we verder grondig analyseren en die problematiek van het ziekteverzuim binnen De Lijn verder blootleggen. Dan denk ik onder meer aan het debat over de vrouwen. Zo zullen initiatieven kunnen worden genomen om dat ziekteverzuim terug te dringen waar dat mogelijk is.

Ten slotte wil ik een met redenen omklede motie aankondigen.

De heer Jan Roegiers: Ik kondig ook een met redenen omklede motie aan.

Minister Hilde Crevits: Wat die stoel betreft, ik heb gezegd dat stoelen zeer persoonlijk zijn. Misschien zijn die voor mij niet goed, maar voor een ander misschien wel. Dat moet echt persoonlijk worden gevolgd.

Mijnheer Keulen, het klopt dat u mijn cijfers hebt gebruikt, maar de interpretatie en de vergelijkingen hebt u niet van mij gekregen. Ik wil daar zeer duidelijk in zijn. De cijfers zijn er, maar waarmee u die dan vergelijkt, is uw verantwoordelijkheid. Ik heb vandaag geprobeerd om dat te kaderen.

De directeur-generaal van De Lijn heeft 's avonds zeer snel een genuanceerd beeld gegeven. Ik ben er nu nog wat dieper op ingegaan, omdat het mij ook wat hefbomen geeft om op te werken.

Wat de gestructureerde rapportage betreft: als jullie dat vinden, is dat voor mij goed, maar dan moeten we wel een balans vinden met de schriftelijke vragen. Als we er evenveel schriftelijke vragen over blijven krijgen, en we moeten ook nog eens een samenvattend rapport maken op het einde van het jaar, betekent dat nog eens extra werk. Dat is dus een keuze die we moeten maken. Als ik de keuze mag maken, is het duidelijk wat die zal zijn.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Roegiers en door mevrouw Van den Eynde werden tot besluit van deze interpellaties met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■