Vlaams Parlement

vergadering **C145 – OPE10**
zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 16 februari 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanwervingsbeleid voor lijncontroleurs
- 1010 (2011-2012) 3

Vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aangekondigde dienstorder met betrekking tot de voorschriften over de toegang tot de gewestwegen en de controle tot naleving hiervan
- 1059 (2011-2012) 4

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de huidige zware winterprik en het filerecord van vrijdag 3 februari 2012
- 1110 (2011-2012)
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het winterplan
- 1111 (2011-2012) 8

Vraag om uitleg van mevrouw Els Robeyns tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernieuwing van de toeristische infoborden langs de autosnelwegen
- 1124 (2011-2012) 13

Vraag om uitleg van mevrouw Mieke Vogels tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanslepen van de uitvoering van de ingrepen goedgekeurd door de Provinciale Commissie voor Verkeers-veiligheid in Antwerpen
- 1143 (2011-2012) 16
Bijlage 17

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanwervingsbeleid voor lijncontroleurs
- 1010 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, naar aanleiding van de moord op buschauffeur Guido Demoor was het duidelijk dat De Lijn haar veiligheidsplan moest bijsturen. De Lijn zou voortaan Lijncontroleurs inzetten die het aantal zwartrijders moeten beperken, maar die ook een grotere veiligheid moeten creëren. Verbazend was echter dat het personeel dat reeds jaren de functie uitoefende van plaatsbewijzencontroleurs, niet kon doorgroeien naar deze functie. Nochtans hebben deze mensen heel veel praktijkervaring en bovendien hebben ze ook een opleiding in de politieschool genoten, waardoor zij zich bijzonder hadden kunnen bekwamen.

De aanstelling van een nieuwe groep Lijncontroleurs, zonder de plaatsbewijzencontroleurs in overweging te nemen, heeft tot heel wat ongenoegen geleid bij het personeel. Enerzijds wegens de verloning, want plots bleken de Lijncontroleurs 400 euro per maand meer te verdienen voor de functie die eigenlijk reeds jaren werd uitgevoerd door de plaatsbewijzencontroleurs. Dit ongenoegen wordt bovendien nog groter omdat weinig Lijncontroleurs geneigd zijn om daadwerkelijk controle uit te voeren op de voertuigen van De Lijn. Dit werd duidelijk naar aanleiding van een bevraging die ik hield bij verschillende buschauffeurs. Meerdere buschauffeurs maken melding van het feit dat zij nog nooit een Lijncontroleur hebben gezien.

Minister, bent u op de hoogte van de gevoerde aanwervingsprocedure voor Lijncontroleurs? Waarom werd er, vooral in het Antwerpse, geen mogelijkheid gecreëerd om de functie van plaatsbewijzencontroleur op te waarderen tot Lijncontroleur, gelet op de ervaring die de mensen hebben? Klopt het dat in hoofdzaak vakbondsafgevaardigden zijn aangesteld als Lijncontroleur? Werd dit gegeven in het verleden al eens onderzocht? Worden er rapporten opgemaakt van het aantal controles die worden uitgevoerd door de Lijncontroleurs? Er wordt mij meegedeeld dat er zeel veel ongenoegen bestaat binnen de groep van Lijncontroleurs. Wordt er voldoende controle uitgevoerd op het takenpakket van Lijncontroleur, een heel bijzonder takenpakket? In hoeverre worden de voormalige plaatsbewijzencontroleurs nog gehandhaafd in hun oorspronkelijke functie?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mevrouw Van den Eynde, ik wil eerst verwijzen naar eerdere besprekingen hier in de commissie op 29 april en 6 mei 2010 en op 3, 17 en 31 maart 2011.

Betreffende de specifieke vraag over de functie van plaatsbewijzentoezichter werd naar aanleiding van het veiligheidsplan beslist om de functie een uitdovend karakter te geven en om de taken van de functie op te nemen in de functie van Lijncontroleur. Geen twee gesplitste functies dus, maar een integratie. De verdwijning van deze functie kreeg een uitdovend karakter in die zin dat telkens wanneer een functie van plaatsbewijzentoezichter verdween, er een nieuwe Lijncontroleur kwam. De naam en de functie verdwenen dus, maar het aantal mensen niet.

De plaatsbewijzentoezichters kregen volgens De Lijn de mogelijkheid om te solliciteren voor een functie van Lijncontroleur. Voor de plaatsbewijzentoezichters werd door De Lijn ook een ontwikkelingstraject uitgebouwd dat onder andere voorzag in opleidingen om de slaagkansen van deze doelgroep te verhogen.

De toegang en promotie tot weddetrekkende functies gebeuren altijd volgens paritair afgesproken procedures. Volgens informatie die ik heb gekregen van De Lijn is het niet zo

dat hoofdzakelijk vakbondsafgevaardigden Lijncontroleur worden. Ik vind uw vraag wel relevant en indien een bepaalde kandidaat vragen heeft bij de gevolgde aanwervingsprocedure, kan hij twee zaken doen. Hij kan om een toelichting en bespreking vragen van het afgelegde examen. En hij kan, als hij dat wil, volgens de afgesproken procedures een beroep aantekenen tegen de beoordelingen. Hierbij kan hij zich laten bijstaan.

Over het aantal controles die de Lijncontroleurs uitvoeren, worden er rapporten opgesteld. Voor de opvolging van het aantal controles verwijs ik naar de indicatoren die zijn opgenomen in de beheersovereenkomst 2011- 2015 van De Lijn en die resultaatgericht zijn.

Wat me wel heeft verrast, is uw melding dat er bijzonder veel ongenoegen bestaat binnen de groep van Lijncontroleurs. Ik heb De Lijn daarmee geconfronteerd. De Lijn zegt daar niet van op de hoogte te zijn. Volgens De Lijn beschikt de categorie personeelsleden, zoals iedereen, over een uitgebouwde structuur om zijn verwachtingen, verzuchtingen en zo meer kenbaar te maken. Ook wordt er volgens De Lijn gewaakt over het adequaat inzetten van de Lijncontroleurs. U kent de stuurgroep 'Veilig op Weg'. Die stuurgroep volgt de inzet en het takenpakket van de lijncontroleurs op.

De Lijn is op de hoogte van deze vraag om uitleg. Als u over meer specifieke gegevens beschikt over dat ongenoegen, dan kunt u die altijd vertrouwelijk bezorgen en dan worden ze gecontroleerd binnen De Lijn zelf. De specifieke emotie van ongenoegen was tot het stellen van uw vraag onbekend.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik verzin dit verhaal niet. Er leeft heel wat op het terrein. Ik vind het goed dat mensen uiting geven aan hun ongenoegen en het is onze taak om de vraag aan u over te maken.

Ik begrijp goed dat mensen die deze taak jaren hebben uitgevoerd in moeilijke periodes, toen er nog niet zoveel veiligheidsmaatregelen bestonden, heel erg ontgoocheld zijn wanneer andere mensen ineens hun functie kunnen overnemen met een loonsverhoging van 400 euro per maand. Dat is niet min. U zegt dat de functie van plaatsbewijzentoezichters een uitdovend karakter heeft. Uiteindelijk hebben ze bijna dezelfde taak als de Lijncontroleurs, maar ze worden daarvoor wel 400 euro per maand minder betaald. Ik vind het een nogal pijnlijk verhaal.

Ik zou u willen vragen of u in dezen nog eens kunt bemiddelen om de taak van de plaatsbewijzentoezichters op te waarderen zolang die mensen nog in dienst zijn. Het kan niet dat mensen die dezelfde taken uitvoeren en die een heel goede, zo niet een betere opleiding hebben genoten, die jarenlang ervaring hebben, die politieschool hebben gevolgd om de functie te kunnen uitoefenen, 400 euro per maand minder verdienen naar aanleiding van de invoering van de nieuwe functie.

Minister, ik hoop dat u deze vraag ernstig neemt. Ondertussen zal ik de mensen die me hiervan op de hoogte hebben gesteld, uw boodschap overmaken. Ik hoop dat ze de moed vinden hun mening ook binnen De Lijn te ventileren zonder dat hun functie in gevaar komt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aangekondigde dienstorder met betrekking tot de voorschriften over de toegang tot de gewestwegen en de controle tot naleving hiervan
- 1059 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Voorzitter, ik wil mijn vraag om uitleg eerst even in een bredere context plaatsen. De aanleiding is het voorstel van resolutie nr. 630 dat alle leden van deze commissie op 7 oktober 2010 integraal hebben aangenomen en dat op 17 oktober 2010 door de plenaire vergadering unaniem is goedgekeurd.

Ik zal eerst even de geschiedenis van deze resolutie schetsen. In Limburg traden de ambtenaren van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zeer repressief en verbaliserend op. Bij de aflevering van een stedenbouwkundige vergunning gingen ze continu na of de afmetingen van de inritten wel werden gerespecteerd. Ze maten dat als het ware met een meetlat na. *(Rumoer. Opmerkingen van de voorzitter)*

Ik heb daarover een aantal schriftelijke vragen ingediend. In haar antwoord op mijn eerste schriftelijke vraag heeft de minister verklaard dat er geen rechtsgrond voor die processen-verbaal was: het optreden van de ambtenaren berustte enkel op interne en principiële afspraken.

Nadien heb ik een aantal schriftelijke vragen over het aantal door deze ambtenaren opgestelde processen-verbaal ingediend. Uit de antwoorden bleek dat Limburg opnieuw de koploper was. Van 2001 tot en met 2009 zijn in Limburg ruim 600 pv's opgesteld. In Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen ging het hoop en al om een pv. De discrepantie was zeer groot. In 2010 werden in Limburg 65, in Antwerpen 10, in Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen telkens 1 en in Vlaams-Brabant 8 pv's opgesteld.

Gezien deze grote ongelijkheid heb ik, samen met de heer Keulen een voorstel van resolutie ingediend. Deze commissie heeft dit voorstel van resolutie, weliswaar geamendeerd – maar daar had ik geen problemen mee – integraal goedgekeurd.

Ik zal de resolutie voor de duidelijkheid even citeren. We vroegen de Vlaamse Regering duidelijkheid te scheppen in de regeling voor de "breedte inritten voor percelen grenzend aan gewestwegen" en "een uniforme regeling uit te werken voor het Vlaamse Gewest die elke regionale willekeur uitsluit en die de verkeersveiligheid ten goede komt". Het wegwerken van die regionale willekeur was in onze ogen een belangrijke vraag.

Nadien heb ik in een aantal schriftelijke vragen gevraagd waar de uitwerking van de resolutie bleef. Ik was dan ook zeer verwonderd deze ochtend op de website van het AWV kennis te nemen van een dienstorder die door de topambtenaar van het AWV is opgesteld en die eigenlijk alle verbeelding tart.

Deze voormiddag hebben we in de commissie Economie een uitgebreid debat over de rechtskracht van omzendbrieven gehouden. Naar aanleiding van zijn eigen omzendbrief over de nota 'Winkelen in Vlaanderen' heeft minister Muyters duidelijk gesteld dat een omzendbrief geen enkele rechtsgrond creëert en geen enkele richtinggevende verordening ten aanzien van burgers bevat. Dat moet met nog meer klem over een dienstorder worden gesteld. Een dienstorder kan enkel voorschriften voor en mededelingen aan personeelsleden van een welbepaalde administratie bevatten. Een dienstorder heeft geen verordenende bevoegdheid, mag geen reglementaire bepalingen creëren en mag geen dwingende voorschriften opleggen.

Het voorliggende dienstorder begint echter met de stelling dat het de bedoeling is de voorwaarden waaraan een toegang moet voldoen zo concreet mogelijk te definiëren. Die voorwaarden zullen straks bindend zijn voor elke burger en voor elke eigenaar van een langs een gewestweg gelegen perceel. Verder stelt het dienstorder dat het de bedoeling is het aantal toegangen tot het gewestdomein te beperken. Het dienstorder streeft tevens uniformiteit na en beperkt de interpretatiemogelijkheden.

De nastreving van uniformiteit zou ik op zich nog kunnen toejuichen. In het dienstorder staat echter zeker zeven keer dat een welbepaalde beslissing tot de discretionaire bevoegdheid van de districtschef zal behoren. In plaats van meer uniformiteit te creëren, kent het dienstorder de districtschefs en, naar ik vrees, vooral de Limburgse districtschef meer macht toe om

burgers regeltjes op te leggen. Die regels kunnen nochtans niet door middel van een dienstorder worden opgelegd.

Verder staat in het dienstorder dat het AWV niet enkel zal optreden wanneer een stedenbouwkundige vergunning is afgeleverd. Het AWV zal in de toekomst tout court optreden. Dit betekent dat de districtschef, wanneer hij dat maar wil, de inritten met zijn meetlatje opnieuw kan opmeten. Indien de inritten niet aan de bepalingen van deze dienstorder voldoen, zal hij een proces-verbaal opstellen.

Met dit dienstorder veroorlooft het AWV het zich ten onrechte regeltjes op te leggen. Private woningen en gebouwen met een beperkte economische activiteit, wat dit ook moge betekenen, mogen een toegang met een maximale breedte van 4,5 meter hebben. Bij beperkte economische activiteit worden zelfs regeltjes opgelegd over haaks parkeren en dergelijke. Dat moet plots allemaal kunnen in een dienstorder. Als bedrijven drukker bezocht worden, is er één toegang, beperkt tot 7 meter. Denkt u zich even in, minister, of het nu over beperkte of ruimere economische activiteit gaat, dat er één auto of vrachtwagen stilstaat om de uitrit uit te rijden. Dan moeten de andere bezoekers van het handelspand blijven stilstaan op de gewestweg. Dat creëert een nog grotere onveiligheid.

Minister, hoe haalt men het zich in het hoofd om via een dienstorder regeltjes op te leggen die niemand wil? Door een discretionaire bevoegdheid te geven aan al die districtsambtenaren werken die regeltjes de willekeur over het opmaken van inritten of het toelaten tot het gewestdomein nog meer in de hand. Zo worden regeltjes opgelegd aan iedereen die een perceel gelegen aan een gewestweg in eigendom heeft.

Vooraleer u zou optreden of een wetgevend kader zou creëren, minister, zou u overleggen met de stakeholders. U zou dat informeel doen. Met welke stakeholders hebt u contact gehad? Ik kan u verzekeren dat Voka en UNIZO dit met argusogen bekijken en zeker niet tevreden zijn met deze gang van zaken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik had nooit gedacht dat ik nog eens een uitspraak zou mogen doen over een ijverige Limburgse ambtenaar. Ik verwijs naar de resolutie die is goedgekeurd in het parlement, waarin wordt gevraagd aan de Vlaamse Regering: “om duidelijkheid te scheppen inzake de regeling ‘breedte inritten voor percelen grenzend aan gewestwegen’, en een uniforme regeling uit te werken voor het hele Vlaamse Gewest die elke regionale willekeur uitsluit en die de verkeersveiligheid ten goede komt. En desgevallend aan te tonen dat een inrit beperkt tot 3 en/of 5 meter de verkeersveiligheid ten goede komt en geen extra conflicten genereert bij het gelijktijdig in- en uitrijden.” De goedgekeurde resolutie is vrij specifiek en gedetailleerd.

Het Agentschap Wegen en Verkeer heeft bij aanvang van het proces, zoals ik heb aangekondigd, in het voorjaar van 2011 met Voka Limburg overleg gepleegd, waarbij de problematiek van de vergunningen, inritten en wetgeving besproken is. Ook heeft UNIZO Limburg intern een bevraging georganiseerd ten aanzien van de specifieke problematiek van de vergunningen voor onder andere inritten. Dat weet u wellicht.

Mijn administratie heeft dat allemaal bekeken en het initiatief genomen voor een poging om een dienstorder uit te werken en een eerste ontwerp te maken. Zoals u zegt, is het iets interns. Er is gekeken hoe we via terreinanalyse kunnen zien of het effectief gebruikt zal kunnen worden.

Het AWV heeft me gemeld dat het de bekommernissen van de voornaamste stakeholders, voornamelijk de ondernemers, kent en ermee rekening heeft gehouden tijdens de opmaak van de tekst en tijdens de besprekingen op het niveau van de directieraad van het AWV. U hebt daarover een andere mening, mevrouw Peeters, die ik niet onbelangrijk vind. Het AWV stelt dat er een expliciete afweging is gebeurd ten opzichte van andere aspecten zoals de verkeersveiligheid. Er werd gestreefd naar een evenwichtige, duidelijke tekst waarbij de

verkeersveiligheid in elk geval primeert. Het dienstorder gaat uit van algemene voorschriften, maar biedt de mogelijkheid om in bepaalde gevallen van de regels af te wijken. Daar hebt u terecht de vinger op gelegd: je kunt het gebruiken zoals je wil.

Ik geef een voorbeeld van een verbetering. Zo geldt als algemeen voorschrift dat er ter hoogte van kruispunten geen nieuwe vestigingen van druk bezochte handelszaken worden toegelaten. Maar bij uitzondering kan dat toch, als bepaalde veiligheidsvoorwaarden zijn vervuld.

Het dienstorder is op 8 december 2011 onder voorbehoud van een laatste juridisch nazicht goedgekeurd. Op 26 januari 2012 keurde de directieraad van het AWV het dienstorder definitief goed. Ik geef het u mee. Het staat ook op de website. U hebt het al gelezen.

Hiervoor moet ik helemaal geen toelating of een zegen geven, al moet een minister nooit een zegen geven. In het kader van uw opmerkingen en bezorgdheden lijkt een overleg met de stakeholders me zeker aangewezen. Er is voorafgaand een initiatief geweest om te overleggen. Voor de goedkeuring op de directieraad is er geen nieuwe formele overlegronde geweest. Dat hoeft ook eigenlijk niet omdat het een interne richtlijn is.

Ik vraag het AWV dat ze een bevraging doen, zeker in Limburg. U weet dat het dienstorder elk moment kan worden aangepast met nieuwe suggesties. Dat is heel soepel. Als er zaken zijn die het probleem groter maken in plaats van kleiner, moeten we die aanpakken. Als het AWV vindt dat het niet zo is, moet het daarover uitleg geven. Het agentschap denkt dat het werkbaar is en stelt dat er gesprekken zijn geweest met de betrokken ambtenaren. De toepassing ervan bepaalt uiteraard het slagen van zo'n reglementering. Ik neem het engagement op om, zeker voor Limburg, het AWV te vragen zeer spoedig overleg te organiseren.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben al blij dat u onze bekommernis wil meenemen. Wat me echter blijft storen in dit verhaal, is dat er nu een dienstorder op de website gepubliceerd wordt die heel wat extra regeltjes oplegt aan de burgers, wat de facto niet kan. Daarnaast wil ik opnieuw de bekommernis uiten van de problematiek die hier is aangekaart naar aanleiding van de meer dan 600 pv's die in Limburg werden opgesteld door de ambtenaren van AWV. Er was een totale willekeur. Iedereen heeft unaniem de resolutie goedgekeurd om die willekeur ongedaan te maken. Wat houdt dit dienstorder de facto in? Dat men, wat er in Limburg bestond, wil uitbreiden naar heel Vlaanderen en dat men overal in Vlaanderen de ambtenaren met een vergrootglas de straat gaat opsturen om te zorgen dat die inritjes maximum 4,5 meter breed zijn. Dat is net wat onze fractie absoluut niet wilt. Dat wil ik heel duidelijk zeggen. Ik vrees, zeker omdat in deze dienstorder wordt gezegd dat de ambtenaren moeten zorgen voor handhaving en pv's moeten opstellen, dat eens te meer deze dienstorder de slechte situatie in Limburg gaat uitbreiden tot heel Vlaanderen. Nogmaals, dat willen we absoluut niet en dat komt de verkeersveiligheid zeker niet ten goede.

Ik hoop dat deze dienstorder heel snel wordt ingetrokken en dat we een duidelijke rechtsgrond krijgen die voor alle burgers heel duidelijk zal zijn in de toekomst.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijn administrateur-generaal wordt bij dezen verwittigd dat hij mag gaan overleggen met Voka en UNIZO. Ikzelf vel geen waardeoordeel over de dienstorders en de situatie van vroeger of nu. Ik doe dat nooit. Nog eens, het belangrijkste is dat de manier waarop men ermee omgaat, overal gelijk wordt toegepast. Er is absoluut nooit de opdracht gegeven of het is nooit de bedoeling geweest om tot in het extreme te gaan met een meetlat. Als u daar zorgen over hebt, dan moeten we die ernstig nemen. Ik heb gevraagd dat er spoedig overleg wordt gepleegd.

De voorzitter: Mevrouw Peeters heeft het woord.

Mevrouw Lydia Peeters: Gisteren hebben we in de plenaire vergadering een debat gevoerd over het teveel aan ambtenaren. Als we straks al die ambtenaren met een meetlatje de straat

moeten opsturen, dan kunnen we heel veel besparingen doorvoeren! In Limburg zijn er 600 pv's en op één jaar zijn er opnieuw 75 pv's. Daar zijn duidelijk veel ambtenaren die veel tijd hebben en niets anders doen dan de burgers en de handelaars pesten. Dat moeten we heel snel een halt toeroepen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de huidige zware winterprik en het filerecord van vrijdag 3 februari 2012
- 1110 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het winterplan
- 1111 (2011-2012)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, het heeft nog onverwacht hard gewinterd deze februarimaand, dat hebben we mogen ondervinden. Aanhoudend zeer lage temperaturen, gecombineerd met sneeuwval, hebben geleid tot het filerecord op vrijdag 3 februari. Vorig jaar ging het over een periode van vijf tot zes weken zware sneeuwval en sterk slinkende zoutvoorraden. Nu gaat het over de werking van het zout, de smelttemperatuur enzovoort. Bovendien begon de sneeuw op 3 februari te vallen op het slechtst denkbare moment, namelijk tijdens de meestal wat vroeger startende vrijdagavondspits.

Er wordt steevast gekeken naar weervoorspellers annex mediacampagne, maar slechts weinig mensen hebben de namiddagellende bewust vermeden door vroeger terug huiswaarts te keren. Nochtans was de komst van de sneeuw vanuit Nederland op de buienradar in de uren daarvoor perfect te volgen.

De winterellende vraagt een aparte aanpak. Veel gemeenten hebben inmiddels een strooiplan. Is een gediversifieerde aanpak mogelijk? In Zweden werkt men met steentjes op voetpaden, die worden in de sneeuw getrapt en geven zo voldoende wrijving tegen het uitglijden. De mensen passen hun schoeisel aan en ook fietsers kunnen er met aangepaste banden over. De steentjes worden na de dooi weer bijeengeveegd. Het is niet toepasbaar op snelwegen, moeilijk voor rioolkolken, evenmin geheel risicovrij, maar toch duurzaam.

Minister, was het zout bij de vriestemperaturen van min 10 graden en meer, nog werkzaam? Hoe zit het met de zoutvoorraden nu de winterperiode nog aanhoudt? Werd er tijdig en gepast gewaarschuwd in de media? Is er op basis van ervaringsgegevens al enige indicatie van de omvang van de schade aan onze wegen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Op 3 februari hebben we tijdens de avondspits een absoluut filerecord kunnen vaststellen. Over het hele wegennet werd er gesproken van 1275 kilometer file. TomTom sprak zelfs van 4083 kilometer file over alle wegen in België.

In het verleden is in de commissie het winterplan besproken. We hebben alle stappen die in dat plan moeten worden genomen, kunnen bespreken. We hebben kunnen vaststellen dat alle acties werden ondernomen. Er werd preventief gestrooid, al van 's morgens vroeg. Ook het blokstrooien werd toegepast. Maar al bij al bleek toch dat er problemen waren op de weg. In Brussel bleek niet preventief gestrooid te zijn. Preventief strooien is volgens de woordvoerder van Mobiel Brussel zinloos, met als resultaat dat het verkeer in Brussel maar ook buiten Brussel en de aansluiting op de ringwegen, grote problemen ondervond.

Minister, het winterplan is in actie getreden. Hebt u fouten kunnen vaststellen bij het in werking treden ervan? Is er een evaluatie gemaakt?

Een ander belangrijk element, zeker als de sneeuwstorm er is tijdens de avondspits van Brussel naar de andere steden, is dat er in Brussel niet gestrooid is. Wordt er bij de inwerkingtreding van een winterplan overleg gepleegd? Als dat is gebeurd: hoe is dat dan verlopen?

We hebben vastgesteld dat er aan blokstrooien is gedaan, maar dat dit niet op alle plaatsen kon gebeuren. Wanneer beslist men om blokstrooien toe te passen? Ik had dit graag geweten om na te gaan of er voor de toekomst nog overleg over moet gebeuren.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, toen er die bewuste vrijdag 1275 kilometer file was, zei mijn medewerker dat ik er een vraag over moest stellen. Ik zei hem dat ze zouden zeggen dat ik daar weer was met mijn zout. We hebben dan een schriftelijke vraag ingediend.

Minister, ik denk dat met het winterplan de nodige voorbereidingen worden getroffen. Er worden grote hoeveelheden zout ingeslagen. En toch. Dit heeft niets met politiek te maken, maar ik kijk er met verbijstering naar. Op een bepaald moment zakt de temperatuur tussen min 5 en min 10 graden. Dat is koud, maar toch ook weer niet Siberisch koud. Er valt sneeuw maar niet in zo'n hoeveelheid dat het niet te trotseren zou zijn. In een land dat zich toch het centrum van Europa mag noemen en dat voorbereid is op zulke extremere situaties, valt op een zeker ogenblik de hele samenleving stil.

De files hebben uiteindelijk geduurd tot 23 uur 's avonds. Ik moest die avond de machtsoverdracht in de carnavalsvereniging doen. In het Maasland is prins carnaval worden zo ongeveer het nec plus ultra wat de mens kan bereiken. Het zit ook goed in elkaar, het is geen zattemansbedoening. Toen ik naar huis reed om 23 uur, hoorde ik op de radio dat de file zich aan het oplossen was. Het is geen kritiek, maar dan stel ik me de vraag: hoe kan dat? Wie ook op uw stoel had gezeten, hij of zij zou ermee geconfronteerd zijn. Als het tot min 10 graden vriest en als er wat sneeuw valt, moeten we er rekening mee houden dat alles blokkeert en dat we uren in de file staan.

In een ontwikkelde samenleving is dat, met alle getroffen voorbereidingen, een abdicatie. Hoe komt het eigenlijk en is er iets aan te doen, of moeten we er ons bij neerleggen? Als je een beetje ambities hebt in de politiek, is je neerleggen bij zulke situaties, een beetje een abdicatie.

Minister, wat is de bevinding van het kabinet en van uw diensten als men een evaluatie maakt van die noodsituatie?

De voorzitter: Mevrouw Kindt heeft het woord.

Mevrouw Els Kindt: Voorzitter, minister, ik wens me graag aan te sluiten bij de vragen van mijn collega's.

Ik heb me vanmorgen wat verdiept in de zoutproblematiek en het winterplan. Ik denk dat het woord problematiek niet echt meer van toepassing is, als je de aanpak en de resultaten in dit dossier evalueert.

Inzake deze materie is communicatie met de verschillende bestuurslagen van groot belang. Ik wil er dan ook op aandringen dat u uw diensten verder zou aansturen om in de toekomst iedereen die ook maar bij de uitvoering betrokken is, goed te informeren.

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, minister, ik heb u in het verleden al eens bestookt met vragen over de winteraanpak voor fietsers. Vorig jaar hebt u een proefproject met een pekelsproeier voor de fietspaden gelanceerd in Kortrijk.

Minister, hebt u er al zicht op of het werkt of niet?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, we hebben een goed plan waar ik voor meer dan 100 procent achtersta, maar we zullen het filerecord in elk geval niet meer breken.

Die vrijdagnamiddag zat ik op mijn kabinet. Ik had 's middags op het nieuws over de chaos in Nederland gehoord. Heel Nederland stond stil. Toen zag ik door het raam de eerste sneeuwvlokken naar beneden dwarrelen. Ik heb onmiddellijk gesms't om te informeren naar het WAP (winteractieprotocol). Mijn woordvoerster sms'te terug dat ik mijn mails moest bekijken, want dat de WAP-crisiscel al drie uur actief was. Men wist dus dat het zou komen, en iedereen was gewaarschuwd.

De sneeuwval is net voor de spits begonnen en de sneeuwvlokken werden dikker en dikker. Toen ik 's avonds naar huis reed, heb ik de miserie meegemaakt, zowel in Brussel als op weg naar huis. Eens Aalst voorbij, kon men vlotter rijden en in Oost- en West-Vlaanderen kon men 80 tot 90 kilometer per uur rijden. Het zout was ook goed aan het werken. Ik ben dus ervaringsdeskundige wat die avond betreft.

Ik heb me goed laten informeren. Was er preventief gestrooid? Ja, absoluut en overal. Als je Brussel buiten reed, had je de indruk dat er minder gestrooid was dan elders, maar dat was helemaal niet het geval. De trage snelheden in combinatie met de lage temperaturen, maakten wel dat het zout minder goed inwerkte.

Zodra het hevig begon te sneeuwen, zijn aannemers uitgerukt voor een nieuwe strooironde. We hebben gemerkt dat er op een aantal locaties aan blokstrooien werd gedaan. Dat was op de E17 van Kennedytunnel tot afrit Sint-Niklaas, heen en terug, op de ring rond Brussel, op de E40 van Bertem tot Brussel, op de E17 van Gentbrugge tot Beervelde, Gentbrugge tot Eke, Eke tot Antwerpen en Antwerpen tot Beervelde, en op de volledige ring rond Antwerpen, heen en terug. Als je mij een evaluatie vraagt, dan zeg ik dat mijn diensten zowel preventief als tijdens de sneeuwval goed werk hebben geleverd, maar we hebben toch gemerkt dat er problemen zijn geweest.

Het WAP heeft twee luiken. Er is een crisiscel die in Antwerpen zit. In het verkeerscentrum zitten niet alleen de verkeersleiders, maar ook de politie, mijn eigen administratie en de man die het zout regelt. Die mensen zitten daar fysiek samen. Ook de woordvoerders zitten in die crisiscel. Zolang het nodig is, blijft die daar samen. Ze hebben de files en de frustraties voelen toenemen. Het is onmogelijk te zeggen of er ergens een fout is gebeurd.

Je hebt dus de internen, maar ook – en dat is het tweede luik – de externen. Dat zijn alle partners zoals Touring, de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), de vrachtwagensector en de VVSG. Dat is een heel pak en die zijn allemaal tijdig geïnformeerd. Niemand heeft nadien fundamentele kritiek geuit op de aanpak zoals die is toegepast.

Ik was verbaasd dat er in Brussel niet preventief werd gestrooid omdat dat 'geen zin heeft'. Ik ben geen technicus, maar u hebt de reacties gezien van de automobilistenverenigingen die nadrukkelijk zeiden dat we wel preventief moesten strooien, zeker op bruggen. De uittocht uit Brussel tot aan mijn woonplaats heeft me twee keer zo lang gekost als op een andere dag.

Naast het wegprobleem heb ik ook een groot probleem gezien met het gedrag van chauffeurs. Het was hallucinant te zien hoe mensen de weg versperden en elkaar niet doorlieten. Dat zorgde wellicht voor nog meer problemen dan het wegdek op zich.

De afspraken op het Vlaamse grondgebied zijn 100 procent nagekomen. Er is een evaluatie met alle protocolpartners gepland op 19 maart. Dat is een eerste evaluatie, en Meteowing en het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) zullen daar ook bij worden betrokken.

Enkele weken voordien was er nog een incident dat geen filerecord heeft gebroken. Toen waren er geen vriestemperaturen voorspeld en toch was het overal glad. We nemen dus de weerdiensten op in ons overleg om uit te zoeken wat we hebben geleerd. Ook al zijn er geen negatieve temperaturen voorspeld, toch kun je problemen hebben als de temperatuur aan de

grond onder nul gaat. Misschien moeten de weerberichten ook rekening houden met de grondtemperaturen op een meer verfijnde manier. Daar zullen we ook op 19 maart over overleggen en dan zullen we nagaan of we moeten bijsturen.

Men heeft me verzekerd dat het zout werkbaar is bij lagere temperaturen, zelfs tot min 20 graden, maar dat er meer zout nodig is om eenzelfde hoeveelheid ijs te kunnen laten smelten.

Met de zoutvoorraden is geen probleem. U weet dat ik mijn voorzorgen heb genomen. We hadden 42.000 ton zout in eigen en gehuurde loodsen. Daarnaast is er een contract afgesloten waarbij de leveranciers nog 7500 ton moeten leveren. Mochten we nog een maximale hoeveelheid nodig hebben – wat ik niet verwacht – dan zouden we een garantie hebben van 102.000 ton zout. Dat is een enorme hoeveelheid, maar die zullen we dus niet meer nodig hebben. Tot op heden is er 22.949 ton zout gestrooid. Er zijn dus nog voldoende smeltmiddelen voorhanden.

Enkele dagen voor 3 februari is in de media gewaarschuwd voor sneeuwval in de namiddag. Daarom zijn veel mensen vroegtijdig naar huis gereden. De file in de avondspits is veel vroeger dan gewoonlijk begonnen en is de confrontatie aangegaan met de sneeuwval in alle hevigheid.

Mijnheer Keulen, u zegt dat ik me niet mag neerleggen bij de situatie. Dat is juist. Daarin hebt u gelijk. Mijn administratie is zeer gemotiveerd om uit te zoeken hoe het nog beter kan. Je moet even de link maken met Noord-Frankrijk en Nederland. Nederland kende een gigantische file en er was geen spits. Noord-Frankrijk kreeg het nog iets later en in Rijsel stond alles potdicht. Niemand kon er nog vooruit.

Zomaar zeggen dat Vlaanderen dit niet aankan, is niet helemaal juist. Misschien moeten we betere instructies geven over het weggebruik. Misschien zijn er nog zaken mogelijk, maar we hebben alles gedaan wat we wilden doen. Ik kan niemand verwijten dat er afspraken niet zijn nagekomen.

Onze winterdienst loopt van de derde maandag van oktober tot de vierde maandag van april. Dat is dus heel lang. Vorig jaar zijn er vrij laat nog wat moeilijke momenten geweest. In die periode wordt absolute prioriteit verleend aan de winterdienst en aan de aanpak van oneffenheden in het wegdek. Ik weet nog niet hoeveel schade er aan de wegen is. Dat kan op elk moment nog veranderen. Op dit moment wordt er volop hersteld.

Er is zeer intens gecommuniceerd met alle protocolpartners. Ik moet nakijken of alle gemeenten individueel op de hoogte worden gebracht van het activeren van het winteractie-protocol. Strikt genomen is dat niet nodig, maar het zou goed zijn dat de gemeenten het weten als wij hier het winteractieprotocol activeren en dat ze extra alert moeten zijn. De ervaring leert mij dat gemeenten wel alert zijn en dat veel gemeenten ook een eigen winterplan hebben, dat ze ook consciëntieus volgen.

Afspraken rond het beheer van zouttekorten zijn er niet gemaakt. We hebben wel gehoord dat heel veel Vlaamse gemeenten hun voorzorgen hebben genomen en ook goed voorbereid waren op de winter zoals hij zich heeft gemanifesteerd.

Ik heb zo het gevoel dat de eerste en de laatste dag van een extreme winterprik altijd zware dagen zijn. Zodra we de eerste dag voorbij zijn, heb ik het gevoel dat we het wel aankunnen. Ook de laatste is altijd zwaar, ook nu weer. Ik heb mij ’s zondags grote zorgen gemaakt, toen het begon te regenen op het bevroren wegdek. Dat heeft ook weer tot moeilijkheden op de weg geleid. Het zijn extreme omstandigheden, waar we zo goed als mogelijk mee moeten omgaan. Dat is een beetje mijn gevoel. Ik heb gevraagd dat men dat ook eens bekijkt in landen die heel veel sneeuwproblemen hebben, zoals Oostenrijk en Zwitserland. Hoe gaan zij om met die eerste en laatste dag? Misschien kunnen we daar nog wat inspiratie uit putten.

Sommige mensen hebben mij gezegd dat we sneller moeten ruimen, maar men zegt mij dat dat in dit geval niet zo opportuun was, als je alle omstandigheden bij elkaar neemt.

Mijnheer D'Hulster, u vroeg naar het pekelproject. Die aanbesteding is in gang gezet. Er is al een pekelstrooier actief geweest. Dat was nog niet degene die aangekocht is. Omdat er zo'n plotse winterprik was, heeft het bedrijf dat mocht leveren, die beschikbaar gesteld. De resultaten zouden oké zijn, maar ik kan u nog geen eindresultaten bezorgen.

We hebben wel gemerkt dat de fietspaden beter geruimd zijn dan vorig jaar. Er zijn wel nog wat problemen geweest. Ik heb er persoonlijk ook nog een paar vastgesteld. Maar we zien toch een kentering. Men houdt er meer rekening mee.

Ik vermoed dat de evaluatie van het pekelproject zal gebeuren eens de winterprik volledig voorbij is. Men meldt mij wel dat de eerste resultaten voorzichtig bevredigend zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor het uitvoerige antwoord en voor de evaluatie van het winterplan.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, bedankt voor het antwoord. Het winterplan heeft inderdaad zijn werk gedaan en heeft resultaten opgebracht, maar bij die extreme momenten – inderdaad aan het begin en het eind – moet nog bekeken worden wat we kunnen doen.

Een ander belangrijk element dat nog verder moet worden bekeken, is het gedrag van de chauffeurs. Ik heb daar altijd een rol voor de overheid in gezien, om een sensibiliserings-campagne te voeren voor het gebruik van winterbanden. Dat opleggen kunnen we niet en is ook niet realistisch, maar sensibiliseren kunnen we zeker doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik heb u al gezegd dat ik niemand een verwijt maak. Ik heb bijvoorbeeld gezien dat er in Nederland 's middags bijzondere nieuwsuitzendingen waren over de chaos op de weg. Nederland wordt vaak het gidsland genoemd, maar daar vielen nu op een zeker moment zelfs de spoorwegen totaal uit roulatie, terwijl de NMBS hier is blijven tuffen, op haar eigen manier, met haar eigen gedateerde materiaal. *(Opmerkingen. Gelach)*

Laten we eerlijk zijn: het was serieus, maar toch ook niet zo onmogelijk dat het hele spel vierkant moest draaien. Iemand van mijn politiediensten zei dat dat soms met de 'te's' te maken heeft: degenen die te roekeloos zijn, vormen een groot probleem, maar degenen die te voorzichtig zijn en met de voet permanent op de rem staan en 30 of 40 kilometer per uur rijden, weten soms ook niet welke kolossale schade ze veroorzaken inzake oponthoud en zo meer. Dat is iets intrigerends aan dit verhaal. In dezen moet je zeggen dat het beleid zich er voor een stuk op heeft voorbereid. En dus mag de vraag worden gesteld wat daar dan eigenlijk aan de hand is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Jans, ik heb eens een evaluatie gevraagd in verband met de winterbanden. Het blijkt dat op zulke momenten het verschil tussen winterbanden en geen winterbanden kolossaal is. Ik krijg ook wel mails van mensen die zeggen: "Wij kopen winterbanden en worden dan gestraft omdat we voor of naast of tussen mensen rijden die geen winterbanden hebben."

Ik heb ook de staatssecretaris over dit onderwerp gehoord in de media. Het lijkt me nuttig om het gebruik van winterbanden te promoten, want je voelt dat het bij extreme omstandigheden een enorm verschil maakt op de weg.

Mijnheer Keulen, ik ben blij met uw laatste opmerking en met het feit dat u zegt dat het beleid er zich op had voorbereid en dat u niemand verwijten kunt maken. Uw collega Van Quickenborne heeft dat wel gedaan. Hij heeft op het moment zelf sms'en de wereld ingestuurd om mij te appelleren. Ik vond het wat jammer dat een collega-minister uit een andere regering dat deed, maar bij dezen denk ik dat een en ander is rechtgezet.

Ik apprecieer dat u het op die manier uit. Dat neemt niet weg dat uw zorg ook de mijne is. De redenering van de 'te's' is misschien gedeeltelijk juist. Misschien moeten we sensibiliseren rond het rijgedrag van de mensen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Els Robeyns tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vernieuwing van de toeristische infoborden langs de autosnelwegen
- 1124 (2011-2012)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Mevrouw Els Robeyns: Voorzitter, ik ben verheugd hier een vraag te mogen stellen. Gezien de evolutie van deze namiddag begrijp ik nu waarom u uw agenda zo strikt bewaakt.

Minister, mijn vraag om uitleg is een opvolging van vragen in de commissie Toerisme en gaat over de aangekondigde vernieuwing van de toeristische infoborden langs de autosnelwegen. Dat zijn die bruine borden. Ze zijn verouderd en niet meer attractief. De Vlaamse Regering heeft zich terecht geëngageerd om de borden te vervangen.

De regering zal ook nieuwe criteria ontwikkelen die bepalen waar de borden moeten staan. De criteria zijn immers niet duidelijk meer, en er mag geen wildgroei ontstaan. Het gaat dus niet alleen over een vervanging van de bestaande borden, er zullen ook borden verdwijnen en nieuwe bijkomen.

Dit zorgde een halfjaar geleden voor heel wat commotie in de commissie Toerisme, toen we daar vragen over stelden aan minister Bourgeois. Hij antwoordde toen dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) instaat voor het bestek, de bekostiging, de plaatsing en de technische omschrijving van de borden. Het agentschap Toerisme Vlaanderen heeft de bevoegdheid voor de inhoudelijke invulling.

Een groot deel van mijn vraag is natuurlijk gericht aan minister Bourgeois. Ik ga dat niet allemaal aflezen. In een eerste oefening heeft Toerisme Vlaanderen voor de steden acht criteria vooropgesteld. Een stad moet aan vijf van die criteria voldoen. Ze staan in mijn vraag. Bovendien voegde het AWV nog één criterium toe, namelijk dat zij enkel willen bewegwijzeren voor centra die zich bevinden op een afstand van maximum 7 kilometer vanaf de dichtstbijzijnde op- of afrit. Over de streken was nog geen beslissing genomen, of ze op de borden zouden verschijnen en in welke hoedanigheid. Ook voor de toeristische attracties waren de mogelijkheden nog open.

Minister, al deze inhoudelijke invullingen zouden pas definitief vorm krijgen nadat de technische aspecten van de borden duidelijk zouden zijn. Die technische aspecten worden bepaald door het bedrijf dat de aanbesteding binnenhaalt. De inhoudelijke invulling zal dus pas definitief vorm krijgen als de aanbesteding rond is, aldus minister Bourgeois. Dan zou er ook overleg komen met de provinciale toeristische organisaties en de lokale besturen.

Minister, werd de aanbesteding van de nieuwe toeristische infoborden al afgerond? Zo ja, is er al duidelijkheid over de technische aspecten van de borden? Zo neen, wat is de stand van zaken?

Mijn vragen twee en drie zijn eerder voor minister Bourgeois bestemd. Ik stel ze toch. Is er ondertussen nog overleg gepleegd met de provinciale en lokale besturen? Zo ja, wat is het resultaat van dit overleg? Zijn er al definitieve criteria voor de toeristische infoborden? Hoe zit het met het criterium van het AWV over de 7 kilometer afstand tot op- en afritten?

Welk budget is er gepland voor deze vernieuwing? Welke timing wordt er vooropgesteld?

Nog een laatste vraag is gericht aan minister Bourgeois: kunnen we een overzicht van de nieuwe borden krijgen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, het is nu wat weggeëbd, maar er was bijna een hetze over de infoborden. Dat zijn nog altijd de moeilijkste debatten: de debatten die symbolisch geladen zijn. De aankondiging van de verwijdering van bepaalde borden, leek wel een aanval op een hele regio.

Na 24 jaar politiek vraag ik me nog altijd af waarom zoiets moet veranderen. Wat was er mis mee? Heeft er ooit iemand geklaagd? Welke onverdraaglijke onrechtvaardigheid zit er in de huidige regeling? Dat heb ik nooit gehoord. De borden hadden iets sympathieks, ze waren herkenbaar. Waarom moet dat op zijn kop worden gezet?

De heer Jan Peumans: Ik heb de minister daar ook over aangesproken. Sommige borden staan al jaren langs de weg en zijn een groot schandaal. Als ik van Wallonië naar het mooie Riemst rijd, passeer ik een bord van Tongeren. Dat schijnt een stad te zijn in het zuiden van de provincie Limburg. Ambiorix staat erop en nog een paar zaken en die zijn totaal onherkenbaar. Dat staat daar al jaren!

Minister, waarom inspireert u zich voor de borden niet op het model van Wallonië? De borden langs de Waalse snelwegen zijn zeer overtuigend en kleurrijk. Ze hebben uitstraling. Ze geven zeer goed weer waar het om gaat. Ze zijn veel mooier dan de borden die wij tot nu toe hadden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, dit antwoord is geformuleerd in samenspraak met minister Bourgeois. Ik spreek voor ons beiden.

De voorzitter heeft de reden al gegeven waarom we borden willen vervangen. Ik heb mij dat ook afgevraagd, tot men mij zei: zet een bril op en kijk eens van dichtbij. En inderdaad, de kwaliteit van de borden was niet zo schitterend.

We moesten een keuze maken. Ofwel zouden we opnieuw dezelfde borden zetten, ofwel gingen we voor een globale aanpak. Er moet dus een opdracht worden toegewezen om nieuwe beeldvlakken te ontwikkelen. Dat is nog niet gebeurd.

Het dossier is wel klaar. Er is een begrotingsakkoord aangevraagd. Toerisme Vlaanderen en het AWV hebben via een samenwerkingsovereenkomst vastgelegd elk de helft van de kosten voor die nieuwe borden te zullen betalen. Als we dat begrotingsakkoord hebben, kunnen we het ontwerp toewijzen. Dat ligt dus nog niet vast, maar we moeten natuurlijk weten wat er zeker op moet staan en waar ze moeten komen.

Het overleg met de betrokken besturen zal worden opgestart zodra de aanstelling van die ontwerper is afgerond. We moeten natuurlijk eerst weten wie dat zal doen, en dan zullen we met de gemeenten en de provincies kunnen praten.

Ondertussen liggen de criteria ook vast. Dat is een zware bevalling geweest. Ik zal ze even met u overlopen. Steden die vandaag over een bord beschikken, behouden hun bord. Laat de discussie daarover dus ophouden: wie een bord had, mag dat houden. Het is vreemd, maar niemand heeft het over die borden tot men zegt dat er een bord zal worden weggehaald. Dan is dat een groot probleem.

Daarnaast worden er ook veertien toeristische regio's aangeduid. De criteria van het AWV en Toerisme Vlaanderen zijn enerzijds gebaseerd op toeristische parameters opgesteld door Toerisme Vlaanderen, en anderzijds op het befaamde afstandscriterium. Minister Bourgeois heeft dat al toegelicht in zijn commissie, op 4 oktober. Toerisme Vlaanderen heeft in een

eerste oefening een aantal toeristische criteria opgesteld: men moet over minimaal 2 toeristische attracties beschikken, minimaal 55.000 overnachtingen realiseren, minimaal 15 beschermde landschappen hebben, archeologische zones, dorps- en stadsgezichten hebben, minimaal 90 beschermde monumenten hebben, minimaal 9 verblijfsinstellingen hebben, ten minste 30 procent buitenlandse overnachtingen realiseren, een overnachtingcapaciteit van ten minste 400 slaapeenheden hebben en een ratio van minder dan 155 inwoners per horecazaak hebben. Een stad moet niet voldoen aan al die criteria, maar wel aan vijf van de acht – ik zag hier al paniek.

Alle centrumsteden van Vlaanderen beantwoorden sowieso aan die criteria, en een aantal andere steden ook. Het tweede criterium is naar voren geschoven door het AWV. Dan gaat het over die fameuze 7 kilometer. Het AWV wil immers de band tussen de locatie op de weg en de toeristische attractie toch enigszins behouden. Het mag dus niet gaan over dingen die te ver liggen. Het afstandcriterium zal echter een richtinggevend iets zijn. Het is jammer dat mevrouw Peeters hier niet meer is. Men kan daar dus van afwijken.

Het voorziene bedrag voor het ontwerpen van de beeldvlakken op basis van de lopende procedure bedraagt 116.000 euro. Toerisme Vlaanderen en het AWV betalen elk de helft. Het vervaardigen en plaatsen van de nieuwe toeristische borden en het wegnemen van de oude borden zal ook nog enkele honderdduizenden euro's kosten.

Zoals al aangegeven, zullen de zestien steden die over een bord beschikten, een nieuw bord krijgen. Dat zijn Aalst, Antwerpen, Brugge, Diest, Diksmuide, Gent, Hasselt, Herentals, Ieper, Koksijde, Kortrijk, Leuven, Lier, Mechelen, Nieuwpoort en Oostende. Ook de door de Toerisme Vlaanderen aangeduide toeristische regio's krijgen alle veertien een nieuw bord. In een paar regio's zal er een subregio worden aangegeven. Ik geef wat voorbeelden. Zo moet het Pajottenland via een bord aangeduid blijven. Dat wordt een subregio. Ook de Druivenstreek is zo'n subregio. Twee monumenten zullen worden aangeduid, namelijk Alden Biesen en Breendonk. Die behouden dus hun bord. Volgens de uitgewerkte criteria zullen er nog zeven extra steden worden aangeduid, namelijk Brussel, Genk, Roeselare, Sint-Niklaas, Tongeren, Turnhout en Veurne. Dat zijn dus de nieuwe regels en de nieuwe aanduidingen.

De voorzitter: Torhout niet?

Mevrouw Robeyns heeft het woord.

Mevrouw Els Robeyns: Minister, ik dank u voor het duidelijke antwoord.

De heer Jan Peumans: Dat vind ik niet.

Mevrouw Els Robeyns: Er is inderdaad veel commotie over geweest, maar ik denk dat die vernieuwing wel degelijk noodzakelijk is. De heer Peumans heeft gelijk wat dat betreft. Ik ben blij dat diegenen die vandaag een bord hebben, hun bord behouden, en dat er bij komen. Ik ben ook bijzonder blij dat het attractiebord van Alden Biesen bewaard blijft. Alleszins is er nu duidelijkheid. Wat is de verdere timing met betrekking tot de aanbesteding? Ik heb begrepen dat eerst nog het begrotingsdossier moet worden goedgekeurd, maar kunt u daar nog wat meer over zeggen?

Minister Hilde Crevits: Er is in alles voorzien. Er is voorzien in middelen. Als het begrotingsakkoord wordt verkregen, dan kunnen we die aanbesteding doen en die ontwerper aanstellen, en kunnen we met de gemeenten overleggen. Ik zal ter zake nu geen verdere timing geven.

De heer Jan Peumans: Die criteria gelden alleen voor steden.

Minister Hilde Crevits: Ja.

De heer Jan Peumans: Voor andere gemeenten geldt dat dus niet.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat elke gemeente of stad in Vlaanderen in aanmerking komt, maar ik weet het eigenlijk niet.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Mieke Vogels tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het aanslepen van de uitvoering van de ingrepen goedgekeurd door de Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid in Antwerpen
- 1143 (2011-2012)

De voorzitter: Dit is een schriftelijke vraag die is omgezet, omdat er jammer genoeg laattijdig is geantwoord, hoewel de minister wat dat betreft zeer goed haar best doet.

Mevrouw Vogels heeft het woord.

Mevrouw Mieke Vogels: Ik wil helemaal niet zeggen dat de minister haar best niet doet. Het is inderdaad de eerste keer dat ik hier met een te laat beantwoorde vraag zit.

Wij maken ons zorgen over het feit dat de gewestwegen in Antwerpen helaas steeds meer kampioen zijn op het vlak van verkeersonveiligheid. Antwerpen heeft op 109 kilometer 9 procent gewestweg, de autostrades uiteraard buiten beschouwing gelaten. Opvallend is dat op die 109 kilometer meer dan de helft van de verkeersslachtoffers vallen. In 2010 vielen er 7 doden, 77 zwaargewonden en 1122 lichtgewonden. Dat zijn dus 11 slachtoffers per kilometer gewestweg. De plaatsen waar die ongevallen gebeuren, zijn gekend in het kader van de zwarte punten. De laatste lijst dateert van 2010. Deze lijst hier aflezen, zou ons te ver brengen.

Minister, u onderstreept dat u de zwarte punten op de gewestwegen aanpakt. De Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV) speelt daarbij een cruciale rol. Zij beoordeelt de dossiers voor ingrepen. De Vlaamse overheid financiert en regelt de uitvoering. Dat is de procedure.

Misschien ben ik verkeerd en kunt u mij op andere ideeën brengen, maar ik heb de indruk dat er in de stad Antwerpen iets schort aan de uitvoering van de beslissingen van die PCV. Het wegwerken van die zwarte punten lijkt tergend lang te duren en gebeurt eigenlijk zelfs niet. Misschien speelt daarin de nakende overdracht mee van de gewestwegen binnen de Singel in het kader van het Masterplan 2020. U weet wel: de compensatie die de stad moest betalen om van een brug een tunnel te maken. Is dat de reden waarom er op dit moment niet meer wordt geïnvesteerd in de aanpak van die zwarte punten? U moet het maar ontkennen als het niet zo is.

Ik had u een aantal schriftelijke vragen gesteld. Welke ingrepen werden goedgekeurd door de PCV voor de gewestwegen in de stad Antwerpen in de periode 2006-2011? Welke goedgekeurde ingrepen werden uitgevoerd en wanneer werden ze uitgevoerd? Welke ingrepen die werden goedgekeurd werden nog niet uitgevoerd? Van wanneer dateren die beslissingen? Welke dossiers met betrekking tot de gewestwegen in de stad Antwerpen werden afgekeurd door de PCV in de periode 2006-2011?

U hoeft dat niet allemaal af te lezen, u mag mij dat schriftelijk bezorgen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Vogels, ik heb de vraag nu laten agenderen. Ik kon u ook het antwoord bezorgd hebben. Ik wil enkel zeggen dat wij worden overstelpt met schriftelijke vragen. Wij proberen ze allemaal te beantwoorden. Daar kruipt heel veel werk in. Het is een helse opdracht, en het lukt niet altijd. Ik heb nu de antwoorden bij, natuurlijk. Het hier agenderen brengt soelaas. Ik geef nu enkele kanttekeningen en geef u straks de antwoorden mee.

U krijgt de lijst van de uitstaande PCV-dossiers voor de stad Antwerpen, met aanduiding van bij wie of waar de vertraging in de niet-uitgevoerde dossiers ligt. Daarin baart iets mij zorgen. Via die PCV's kunnen in overleg met actoren zoals gemeenten, De Lijn, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), en de politie, afspraken worden gemaakt om knelpunten inzake

veiligheid met een beperkte budgettaire impact aan te pakken. Vaak ligt de oplossing bij initiatieven van meerdere partners. Het gaat om dossiertjes die een kleine ingreep maar een aanpak op maat vragen, die afhankelijk zijn van de lokale situatie, waarbij vaak een aantal procedures moeten worden doorlopen. Dat onderschat de PCV vaak. Ik geef een voorbeeld. We kunnen soms een beroep doen op een bestaande aanneming, maar soms moet je een nieuwe aanbesteding organiseren. Dat wordt op de PCV niet mee in rekening gebracht.

Ik vind het belangrijk dat de conclusies opgevolgd en uitgevoerd worden. Het AWV heeft opvolgingstabellen. Ik moet samen met u vaststellen dat in de praktijk de uitvoering van de werken niet altijd even goed wordt opgevolgd. Ik heb mijn administrateur-generaal intussen de opdracht gegeven om dit te bekijken.

Ik vond het een lastige vraag, maar je kunt er wel conclusies uit halen. Soms worden zaken niet uitgevoerd omdat ze op het terrein moeilijk uitvoerbaar blijken of omdat ze een aantal procedures moeten ondergaan. Of er was iemand niet op de vergadering aanwezig, en die zegt dan achteraf dat het niet de goede keuze was. Het is zeer verrassend om te zien waarom bepaalde zaken niet uitgevoerd worden.

Mevrouw Vogels, dit wordt in elk geval opgevolgd en de lijst wordt u vandaag plechtig overhandigd (zie bijlage).

Mevrouw Mieke Vogels: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik breng begrip op voor de laattijdige beantwoording van de vraag. Maar ik heb u niet horen antwoorden op de vraag of het feit dat een aantal maatregelen niet worden uitgevoerd, iets te maken heeft met de geplande overdracht van de gewestwegen aan de stad Antwerpen in het kader van het project 2020, zoals sommige kwatongen beweren. Ze zouden nu niet worden uitgevoerd omdat morgen de stad verantwoordelijk is en voor de kosten moet opdraaien.

Minister Hilde Crevits: Ik heb hier de lijst van zaken die niet zijn uitgevoerd. Ik zie nergens staan dat dit niet meer wordt gedaan omdat de wegen worden overgedragen. Dat zie ik nergens als uitleg staan. Maar ik zal rekening houden met uw opmerking. Het zou mij sterk verbazen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■