

vergadering **C115 – OPE9**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 februari 2013

INHOUD

Rapport Vergoedingen loodsen MDK van de Vlaamse Ombudsdienst. Gedachtewisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman	
Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van het Vlaams personeelsstatuut (VPS) door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust	
- 752 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van de aanbevelingen van het onderzoeksteam CcASPAR omtrent de effecten van de klimaatsverandering in Vlaanderen	
- 533 (2012-2013)	12
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de perikelen met betrekking tot de wijziging van het verkeersreglement	
- 593 (2012-2013)	16
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over no-go zones voor controle op lijnbussen in Antwerpen	
- 599 (2012-2013)	21
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over radarverkliekers	
- 726 (2012-2013)	28
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van het strooiplan	
- 730 (2012-2013)	30

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Rapport Vergoedingen loodsen MDK van de Vlaamse Ombudsdienst. Gedachte-wisseling met mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en de heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman

Vraag om uitleg van de heer Ward Kennes tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van het Vlaams personeelsstatuut (VPS) door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust - 752 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Weekers heeft het woord.

– *Mevrouw Caroline Bastiaens wordt tot verslaggever benoemd.*

De heer Bart Weekers, Vlaams ombudsman: Ik heb een rapport geschreven over de vergoedingen van de loodsen. Ik had nog kunnen wachten tot 12 maart maar tegelijk vond ik dit ook een ernstige zaak en heb ik die aan het parlement bezorgd. We kunnen daar dan ook sneller over spreken.

Het gaat hier over het doorhakken van knopen. Een overheid moet dat doen wanneer zij wil uitstralen dat zij de regels correct toepast.

Enkele weken geleden vertelde een loods me over de prestatie- en groepsgebonden verloning van de loodsen. Hij heeft me uitgelegd hoe dat systeem werkt. Dat is niet zo eenvoudig. In essentie komt het erop neer dat loodsen een wat aparte positie bekleden binnen de Vlaamse overheid. Zij hebben een aparte taak en worden verloned volgens hun prestaties, verdeeld over de groep. Daar hebben wij op zich geen probleem mee.

Tegelijkertijd legde die loods me uit dat die regeling al een tiental jaren wordt toegepast op een andere wijze dan in het personeelsstatuut is opgenomen. Dat raakt me persoonlijk omdat ikzelf bij de Raad van State deze regeling heb geadviseerd. Ik draag mijn verleden mee. Ik ken de regeling en ik weet wat men me toen heeft voorgelegd, namelijk dat lesgevers voor een deel buiten die regeling zouden vallen om redenen die de overheid eigen zijn.

Ik vind het dan ook merkwaardig dat men me eind 2012 een verhaal komt vertellen waaruit blijkt dat die prestatie- en groepsgebonden regeling functioneert behalve op één bepaald punt: de overheid zou zelf via interne onderrichtingen meewerken aan het niet laten functioneren van een regeling en daar gedurende acht à negen jaar geen knopen in kunnen doorhakken. Ik moest daar dan ook een rapport over schrijven. Het omgekeerde zou verbazen. We kunnen niet aanvaarden dat we onze topmedewerkers verlonen op een manier die niet in ons statuut staat. Dan is het hek van de dam in ons personeelsbeleid, want dan moet morgen dat personeelsstatuut worden toegepast op andere mensen en moeten de puntjes daar op de i worden gezet. Dat is natuurlijk lastig.

Ik hecht eraan om samen te werken met andere diensten binnen de Vlaamse overheid. De reden om dit rapport te schrijven is ook ingegeven door het feit dat het agentschap Interne Audit van de Vlaamse Administratie (IAVA) in 2007 en 2012 serieuze onderzoeken heeft gedaan. Er zijn ook beloftes gedaan aan die dienst, maar die worden niet gehouden. Wij verliezen dan ook ons geduld.

Ik heb me in dit rapport niet willen beperken tot de vaststelling dat het niet goed gaat en dat er iets moet veranderen. Ik heb ook een paar wenken willen geven over de manier waarop er wijzigingen moeten gebeuren. Die wenken staan achteraan het rapport. Zij helpen om tot coherente oplossingen te komen. We moeten beginnen met de groeps- en prestatiegebonden verloning te beshouwen als een uitzondering op het algemene principe. Daar is een goede reden voor, maar die moet zich dan wel concentreren op de taken waarvoor ze is toegekend.

Uit een vorige versie van de verloning van die mensen herinner ik me een helitoelage. Wanneer de loodsen op een bepaald moment niet meer met een heli naar de schepen gaan, dan is de vraag of die toelage nog wel nodig is.

De aanbeveling is om te gaan tot de kern van de zaak. In een overheidscontext betekent dit dat men uitzonderingen restrictief interpreteert en dat men vertrekt vanuit de vaststelling dat enkel het loodsen in aanmerking komt voor groepsgebonden en prestatiegebonden verloning. Alles wat daarbuiten valt, behoeft een bijzonder goede motivering om daar ook onder te vallen. Als we via die denkwijze werken, dan moeten we een nieuw evenwicht kunnen vinden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Aangezien het rapport van de ombudsman en de vragen vrij technisch waren, en het statuut voor mij ook vrij ingewikkeld is, heb ik de leidend ambtenaar, met wie het dispuut trouwens was, gevraagd vandaag alle mysteries te onthullen.

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

De heer Jacques D'Havé, administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK): Voorzitter, geachte leden, zoals de minister net zei, dit is een vrij complexe en technische zaak. Ik zal proberen via een aantal dia's deze zaak duidelijk te maken. Het zeewezen, waaronder de loodsen thuishoren, is ook een zeer complexe wereld, waar het niet eenvoudig is om zaken te regelen.

Ik zal eerst toelichten wie wij zijn. Dan zal ik het hebben over de opbouw van de verloning van de loodsen, ik zal de problematiek van de lesgevers schetsen en vervolgens een korte reactie geven op het verslag van 24 januari van de ombudsman. Er is ook een detectieaudit geweest met betrekking tot de verloning, door IAVA. Ook daar zal ik een woordje over zeggen. Ten slotte zal ik ook nog iets zeggen over het arbeidsreglement van het MDK en de stand van zaken.

Het MDK heeft twee diensten met afzonderlijk beheer (DAB's) en drie afdelingen. Een van die afdelingen is de stafdienst, een zeer kleine afdeling in Brussel. Er is de afdeling Kust, die voornamelijk instaat voor kustjachthavens en de verdediging van onze Vlaamse kust. Er is de afdeling Scheepvaartbegeleiding, die instaat voor de begeleiding van de scheepvaart op onze waterwegen. Dat gaat dan zowel over Nederland als over Vlaanderen. Er is de DAB Vloot, die de volledige vloot van de Vlaamse overheid beheert. Er is de DAB Loodswezen, die instaat voor het loodsen van de schepen van en naar onze Vlaamse havens. De loodsen zijn onderverdeeld in vier korpsen: de rivierloodsen, de kanaalloodsen, de kustloodsen en de Scheldemondenloodsen. Er zijn ongeveer 155 rivierloodsen. Die beloodsen voornamelijk de schepen op de Schelde naar Antwerpen en verder op de Bovenschelde. De kanaalloodsen staan in voor het loodsen van de schepen tussen Terneuzen en Gent. Kustloodsen loodsen onze schepen van en naar de Vlaamse kusthavens Zeebrugge en Oostende, en af en toe nog eens Nieuwpoort. Scheldemondenloodsen, ook wel zeeloodsen genoemd, staan in voor het loodsen van de schepen van zee naar Terneuzen.

De verloning van de loodsen bestaat uit twee delen: een vast en een variabel deel. In zijn totaliteit is dat vergelijkbaar met de verloning van een kapitein ter lange omvaart. Dat komt omdat alle loodsen, of bijna alle loodsen, in een vorige carrière kapitein ter lange omvaart zijn geweest, en het loon is destijds in de lijn daarvan bepaald. Het vaste gedeelte is het vaste salaris dat men krijgt omdat men loods is. De salarisschalen gaan van A141 tot A144. Deze salarisschalen zijn hoger dan de andere salarisschalen binnen het niveau A1, en zijn op het einde van de carrière vergelijkbaar met die van een directeur, dus het niveau A2.

Dan is er het variabele gedeelte: per geleverde prestatie, namelijk het beloodsen van een schip tussen bepaalde punten, krijgt een loods een toelage, die afhankelijk is van het korps waartoe hij behoort. Voor al die prestaties is telkens een coëfficiënt bepaald.

Dan is er ook nog een toekenning van variabele beloning, deels individueel en deels via een groepsfonds. Per korps zijn er vier groepsfondsen en die zijn gebaseerd op anciënniteit. De verdeling van het groepsfonds gebeurt op basis van de beschikbaarheidsdagen, dat zijn de dagen waarop een loods beschikbaar is voor het leveren van prestaties. Voor de rivier-, kanaal- en Scheldemondenloodsen gebeurt dat op basis 50/50, of 50 in het groepsfonds en 50

individueel. Voor de kustloodsen gebeurt het op basis 85/15, of 85 individueel en 15 in het groepsfonds. Deze verdeling werd bepaald in de onderhandelingen van 1994-1995.

Er zijn twee uitzonderingen op de methodiek van de variabele verloning. Een eerste uitzondering is de vergoeding voor een administratieve opdracht, bijvoorbeeld als een loods namens het Loodswezen moet deelnemen aan een vergadering. Dan wordt hem 100 procent individueel toegekend, plus een beschikbaarheidsdag.

De tweede uitzondering is de vergoeding voor lesgevers. Een coëfficiënt van de loodstoelage wordt dan toegekend conform de verdeling binnen het korps, maar er is geen beschikbaarheidsdag als het lesgeven buiten de beurt gebeurt.

Ik schets eventjes de historische achtergrond hiervan. Oorspronkelijk was er geen loodstoelage voor lesgevers, wel een administratieve opdracht. Over de jaren heen is het lesgeven enorm toegenomen. Bij de onderhandelingen in 1994-1995 werd hier niet aan gedacht. Toen was het grootste schip dat we in onze havens kregen, kleiner dan 300 meter en met veel minder diepgang. Er waren dus veel minder problemen met die schepen. Vandaag gaat het om schepen van 400 meter lengte, 59 meter breedte en een diepgang van meer dan 15 meter. Dat is een totaal ander verhaal. Bovendien is over de jaren heen de bemanning aan boord van de koopvaardischepen sterk achteruitgegaan, waardoor de loods steeds meer noodzakelijk geworden is. Gezien de technologische vooruitgang van die schepen, is een opleiding heel erg noodzakelijk geworden. Daardoor is het lesgeven en het volgen van een opleiding heel belangrijk geworden.

In 2002 is er een aanpassing van de verloning van de loodsen gebeurd. Lesgevers kregen wel een loodstoelage, maar geen beschikbaarheidsdag volgens het Vlaams personeelsstatuut (VPS). Dit betekent dat lesgevers wel bijdragen aan het groepsfonds, maar er niet uit putten als ze lesgeven op een rustdag. De aanpassing van het VPS is niet logisch binnen de verloningsmethodiek van de loodsen: wel deels individuele toekenning van de loodstoelage, maar niet putten uit het groepsfonds. Lesgevers krijgen hierdoor minder, terwijl de andere loodsen uit hun groep meer krijgen. Degene die lesgeeft, wordt via het systeem van 2002 dus eigenlijk gepenaliseerd, degene die geen lesgeeft, wordt beloond.

Aangezien de afdeling Regelgeving statutair deel uitmaakt van de Gemengde Werkgroep Loodsen, was die steeds op de hoogte van deze problematiek en er werd geen bezwaar gemaakt tegen de voorgestelde oplossingen, intern in het Loodswezen. Doordat er hierdoor heel wat problemen ontstaan zijn, is er een interne kennisgeving gekomen, namelijk nummer 0455 van 2 juni 2004. Daarmee probeert het Loodswezen deze anomalie tussentijds weg te werken. Hierover werd destijds een akkoord bereikt met vakbonden en beroepsverenigingen. Het werd in alle fora besproken, ook met Bestuurszaken. Trouwens, in de Gemengde Werkgroep Loodsen was Bestuurszaken aanwezig.

De kennisgeving voorziet in het volgende. Er is wel een beschikbaarheidsdag voor het lesgeven buiten de beurt en een groter aandeel uit groepsfonds in die maand, voor lesgevers. Er is het compenseren van de extra beschikbaarheidsdagen binnen de drie maanden door minder beurtdagen te werken, overeenkomstig de extra beschikbaarheidsdagen tijdens de reguliere beurt, met daardoor een kleiner aandeel uit groepsfonds. De correcte toepassing van deze kennisgeving herstelt het evenwicht, want alle extra beurtdagen worden binnen de drie maanden gecompenseerd.

Ik weet niet of iemand nog kan volgen? Ik zal dit eventjes in cijfers uitdrukken. Dat is misschien gemakkelijker. Ik heb deze morgen een simulatie gemaakt voor de gemiddelde loods. Als de loods/lesgever geen beurtdag krijgt, dan hebben de niet-lesgevers op jaarbasis bruto tussen 60 en 80 euro meer, maar de lesgever heeft bruto op jaarbasis 1500 euro minder. Met het toepassen van het systeem waarbij toch een beurtdag wordt gegeven, verliest de niet-lesgever 1,5 euro bruto per jaar en valt de lesgever gelijk. Het is een systeem dat opnieuw voor een balans zorgt. Misschien spreekt dit meer tot de verbeelding dan al die moeilijke woorden, die ik zelf soms ook niet meer begrijp.

Een element in de problematiek is dat de kennisgeving 0455 binnen het Loodswezen niet consequent werd toegepast, en er was onvoldoende toezicht op de toepassing ervan. Er was een slechte toepassing tot 2010. Vanaf 2010 wordt dit beter toegepast. Ik geef het voorbeeld van eind 2012: toen was tweederde van de extra beurtdagen uit 2012 reeds gecompenseerd. Het andere derde zal meer dan waarschijnlijk worden gecompenseerd in de eerste drie maanden van 2013, doordat ze die drie maanden de tijd krijgen om te compenseren.

Het Loodswezen heeft dat niet allemaal zomaar beslist, want er zijn protocollen geweest: het protocol 255.831 van 2007, het protocol 277.915 van 2009 van het Sectorcomité XVIII en het protocol 255.831. Dat laatste is een ophijsting van punten waarbij feitelijke toepassing en regelgeving niet met elkaar in overeenstemming zijn, om te zoeken naar een oplossing binnen de geëigende overlegorganen. Ondertussen is er een onverkorte toepassing van kennisgeving 0455. Protocol 277.915 punt 2 is de handhaving van verdere toepassing van de bestaande afspraken binnen het Loodswezen, dus compensatie van de extra beurtdagen.

Hiermee is de kennisgeving 0455 wel degelijk in protocollen verankerd. De bevoegde ministers hebben die protocollen ondertekend. Ik geef toe dat Bestuurszaken die protocollen eigenlijk had moeten omzetten in regelgeving. Op vergaderingen hebben we daarnaar regelmatig gevraagd, maar dat is tot op heden niet gebeurd.

Binnen het overleg met vakbonden en beroepsverenigingen wordt in uitvoering van deze protocollen sinds 2008 geprobeerd om een betere oplossing te vinden, maar dit ligt bijzonder moeilijk. Het is geen gemakkelijke wereld, zoals u allicht weet. We hebben intussen al drie vakbonden en twee beroepsverenigingen. De standpunten van de vakorganisaties en beroepsverenigingen staan diametraal tegenover elkaar.

Het Loodswezen heeft daarom een voorstel gemaakt. Lesgeven tijdens de beurt is niet in strijd met de toepassing van het VPS. Voor lesgeven buiten beurt zou er 100 procent individuele toekenning loodstoelage zijn, maar geen beschikbaarheidsdag. Dat is in feite een wijziging van het VPS. Hierover is tot vandaag geen consensus gevonden met de vakbonden en de beroepsverenigingen.

Ik wil een reactie geven op het verslag van de ombudsman, rapport 2013-1. Het VPS wordt inderdaad niet tot op de letter toegepast wat betreft de lesgevers. Daarin heeft de ombudsman gelijk, wat ik ook altijd heb toegegeven. Dat wist ik trouwens al. MDK is echter van mening dat de compensatieregeling die ingebed zit in kennisgeving 0455 uit 2004 en die bevestigd is door de protocollen van het Sectorcomité in afwachting van een definitieve regeling, volledig past binnen de geest van het VPS. Een correcte toepassing van deze kennisgeving zorgt er immers voor dat niemand meer beschikbaarheidsdagen heeft dan waar die recht op heeft en dat het Groepsfonds bijgevolg billijk verdeeld wordt. Daarjuist heb ik u de cijfers gegeven.

In verband met de niet-consequente toepassing van interne afspraken, is het zo dat zowel de lesgevers als de leiding van het Loodswezen in het verleden te weinig hebben toegezien op de toepassing van de interne afspraken. Dat geef ik toe. De situatie is wel verbeterd sinds 2010. Eind 2012 was, zoals gezegd, tweederde van de extra beschikbaarheidsdagen reeds gecompenseerd. Dit blijft zeker een aandachtspunt.

Ik ga in op het uitblijven van de aangekondigde oplossing. De protocollen 255.831 en 277.915 van het Sectorcomité hebben telkens de druk van de ketel gehaald, waardoor de druk om tot een andere oplossing te komen tijdelijk minder werd. Het overleg met vakbonden en beroepsverenigingen binnen het Loodswezen verloopt reeds geruime tijd stroef. Dat moet u ook bekend zijn. Na de staking van 2007 zijn we er nooit meer in geslaagd om de vakbonden en de twee beroepsverenigingen – eerst één, nu al twee – nog samen aan tafel te krijgen.

In de Gemengde Werkgroep Loodsen zitten de twee beroepsverenigingen aan tafel met één vakbond ACV. In het Subentiteitsoverlegcomité (SEOC) zitten de drie vakbonden aan de tafel. Alles moet dubbel worden gedaan en in het ene orgaan zegt men wit en in het andere zwart, om het heel aangenaam en prettig te maken. Er bestaat dus geen consensus onder

vakbonden en beroepsverenigingen over een mogelijke oplossing, zelfs zeer tegenstrijdige standpunten.

Het zoeken naar een oplossing blijft wel geagendeerd op het overleg. Morgen is er een hele dag Gemengde Werkgroep Loodsen. Het punt van de lesgevers staat opnieuw op de agenda. In maart zal er een vergadering van het SEOC zijn. Het punt zal daar ook op de agenda staan. Wij geven niet op. Er komt een oplossing. Binnen het zeewezen mag je niet opgeven, alles vraagt meer tijd.

De strikte toepassing van het VPS betekent dat lesgevers die buiten hun beurt lesgeven slechts een deel van de loodstoelage voor deze prestatie ontvangen en niets krijgen uit het Groepsfonds. Dit staat haaks op de verloningsmethodiek van de loodsen. Een strikte toepassing van het VPS zal de lesgevers waarschijnlijk doen afhaken, met alle gevolgen voor de opleiding van de loodsen – ze hebben dat al eens gedaan – en het gevaar voor sociale onrust. Als de loodsen ‘en bloc’ het werk neerleggen, en de Vlaamse havens één dag geen schepen krijgen, dan is de schade al gigantisch. Dat loopt in de tientallen miljoenen euro per dag. In 2007 zijn we zo tot 50 miljoen euro per dag gegaan. We moeten ons afvragen of het verlies van 1,5 euro per jaar opweegt tegen de 50 miljoen euro per dag.

Het Loodswezen heeft een voorstel geformuleerd. We hopen dat we dat er snel door krijgen. De voorgestelde oplossing van 100 procent individuele toekenning voor prestaties van lesgevers buiten de beurt, één beschikbaarheidsdag en gewone toepassing van de verloningsmethodiek voor prestaties binnen de beurt, deels individueel, deels in groepsfonds, is volgens de ombudsman complex en een uitzondering binnen de Vlaamse overheid. Maar de volledige verloningsmethodiek van de loodsen is al een uitzondering.

Elke keer als het VPS voor het Zeewezen en de loodsen wordt aangepast, maar ook voor scheepvaartbegeleiding en vloot, is een vertaalslag nodig. Al wat in het VPS wordt neergeschreven, kan niet zomaar rechtstreeks worden toegepast op de scheepvaart. De voorgestelde oplossing heeft een aantal voordelen: transparantie, een duidelijke oplossing voor prestaties buiten de beurt, geen problemen meer met extra beschikbaarheidsdagen, en loodsen die lesgeven buiten de beurt, blijven volledig beschikbaar tijdens hun vaarbeurt, dus een betere dienstverlening.

We hebben vorig jaar een detectieaudit gehad over de extrasalariële verloningscomponenten binnen het MDK, uitgevoerd door IAVA. Alle verloningscomponenten uit 2010 werden onderzocht. Een verslag daarvan werd bezorgd in juni 2012. Ruim 80 procent van het personeel van het MDK werkt in een specifieke functie in continudienst. Het Zeewezen is een continudienst met de vloot, scheepvaartbegeleiding en loodsen. Een groot deel van de verloning bestaat uit verschillende toelagen. Daarnaast is de manier van werken, de dienst- en beurtregeling, historisch gegroeid, wat ook verschillen kan verklaren. De algemene conclusie was dat de berekening en uitbetaling van de toelagen en vergoedingen op een correcte wijze verloopt. In een beperkt aantal gevallen was er een foutieve toepassing of interpretatie van het VPS. Het is van bij de melding onmiddellijk rechtgezet.

Er zijn intussen verschillende rapporten ontwikkeld om de correcte toepassing beter te kunnen controleren, via het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) voor het Loodswezen, en het Vloot Management Informatie Systeem (VLOMIS) voor de vloot. We hebben daar elektronische tools op losgelaten om dat nog beter te controleren. In het kader van het arbeidsreglement loopt overleg met de vakbonden om een en ander te vereenvoudigen en/of gelijk toe te passen binnen het MDK.

Hoewel alle bestaande afspraken in het verleden tot stand gekomen zijn in overleg met de vakbonden, is het geen evidentie om dit om te zetten naar een arbeidsreglement, rekening houdend met de specifieke context van het MDK. De eerste lezing van de ontwerptekst is afgerond in december 2012. Er rest nog een zeer beperkt aantal knelpunten. Het overleg wordt voortgezet. Het is de bedoeling om tegen Pasen 2013 het finale standpunt van de

vakbonden, akkoord of niet akkoord, te kennen. Wij geloven nog altijd in een volledig goedgekeurd arbeidsreglement in de loop van 2013.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ga de reglementering niet nog eens overlopen, het is een complexe materie. Twee zaken vind ik van belang: het probleem zelf plus het arbeidsreglement. Dat ei moet worden gelegd. De heer D'Havé zegt dat het paaseieren worden. Ik laat het ook opnemen in de persoonlijke doelstellingen van dit jaar van de leidinggevende ambtenaar. Zo kan ik dat stimuleren.

Ik heb aan de heer D'Havé ook gevraagd om mij een geactualiseerd bedrijfscontinuïteitsplan te bezorgen voor het MDK waarbij voldoende aandacht besteed wordt aan de interne en externe communicatie. Het grote voordeel van zo'n plan is dat het de procedures vastlegt voor gebeurtenissen waarbij de werking van het agentschap in het gedrang kan komen. Daar maak ik dan duidelijke afspraken over zodat het voor iedereen helder is op welke manier men moet werken.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Voorzitter, wanneer het VPS een cursus zou zijn en we moeten iemand examineren, dan kunnen we twee dingen doen met het hoofdstuk over de loodsen. Ofwel selecteren we die studenten die buizen, ofwel houden we het achter de hand om het onderscheid te maken tussen grote en grootste onderscheiding.

Het is uiteraard zoals de heer D'Havé heel goed heeft uitgelegd, een heel complexe materie, met veel sui-generisaspecten die ook in een bijzondere context is tot stand gekomen. Hij heeft ook de complexiteit van het syndicaal overleg goed geschetst en daarmee een antwoord gegeven op de moeilijkheden om tot een goede en vooral een snelle oplossing te komen.

Ik begrijp dat er tussen verschillende zaken moet worden gelaveerd. Je hebt uiteraard het belang van de opleiding. Dat is goed toegelicht. Je kunt eigenlijk niet zonder die lesgevers. Dat is absoluut nodig, ook met de ontwikkelingen in de scheepvaart. De sociale rust in de sector is uiteraard heel belangrijk. Anderzijds is er ook het respect voor het VPS. Dat is natuurlijk waarom ik de vraag heb gesteld.

Ik heb getwijfeld of ik de vraag moest stellen aan de minister voor Bestuurszaken, wat ook had gekund, want ik zit ook in die commissie, of aan de minister bevoegd voor MDK. Omdat het rapport van de ombudsman aan haar gericht was, heb ik voor haar gekozen. Uiteraard is ook de minister van Bestuurszaken hierdoor gevat, aangezien die de verantwoordelijkheid heeft voor het VPS.

Ik heb begrepen uit de toelichting dat men zich goed bewust is van het probleem en men naar een oplossing zoekt. Ik wil wel even terugkomen op het punt over het protocol van 2007. Daar is de oplijsting gemaakt van punten waarvan de feitelijke toepassing niet helemaal in lijn is met de letter van de wet. Dat is een van die punten. Zijn er op dit moment nog andere dossiers hangende waar men ook een oplossing voor moet zoeken, zonder in detail te treden? Ik begrijp dat het niet altijd mogelijk is om daarover alle zaken te onthullen. Het is ook belangrijk dat dat in de juiste gremia wordt opgelost. Het is niet in het parlement dat we die zaken oplossen. U hebt uiteengezet welke kanalen daarvoor bestaan. Die moeten uiteraard hun werk kunnen doen. Wordt er nog aan andere zaken gewerkt?

Het antwoord naar de vraag over de timing, is het paasei. Daarmee is een deel van mijn vragen beantwoord. Ik heb op mijn vragen heel veel antwoorden gekregen, maar wat het derde punt betreft, wil ik de heer D'Havé vragen of er nog andere dossiers zijn waar werk van wordt gemaakt.

De heer Jacques D'Havé: We werken altijd aan veel dossiers. We zijn ook volop bezig met de efficiëntieverbetering van het loodswezen en tegelijkertijd van de vloot. In het zeewezen is het zo dat als je een dossier oplost, je moet opletten dat er geen twee andere dossiers naar

boven komen. Het is een 'never ending story', dat is eigen aan de manier waarop wordt onderhandeld met de vijf vakbonden. Bij mijn weten is dat het enige dossier dat al tien jaar aansleept. Wij trachten altijd in overleg met de vakbonden zo snel mogelijk de problemen op te lossen. Hier zitten we werkelijk in een patstelling met de vijf vakverenigingen, drie representatieve vakbonden en twee verenigingen, die allemaal het statuut van vakbond hebben.

De heer Jan Peumans: Als ik het goed begrijp, zijn er geen andere dossiers op dit moment.

De heer Jacques D'Havé: Geen acute dossiers.

De heer Jan Peumans: Dan zal ik er straks één brengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het blijft toch een bizar verhaal. Toen er een aantal jaren geleden gestaakt werd, hebben we nog een resolutie goedgekeurd om op te roepen om maatregelen te nemen om die staking te beëindigen en te zorgen dat de scheepstrafiek verder kon worden afgehandeld.

Je kunt ook niet om de vaststelling heen dat zowel de Interne Audit aan de ene kant en de Vlaamse Ombudsdienst aan de andere kant de knipperlichten laten branden. Ofwel zeggen we: dit is voor de galerij en MDK is nu eenmaal een dienst waar men een eigen cultuur heeft, waar een aantal gewoonten bestaan en men in een overgesyndicaliseerde omgeving werkt. We moeten dus maar roeien met de riemen die we hebben. Ik denk echter dat we hier toch enige verontwaardiging mogen uitspreken, dat is toch op zijn plaats, ook gezien de beloftes die zijn gedaan. U legt uit dat de leidend ambtenaren toen niet konden worden gehonoreerd en dat 2013 de nieuwe richtdatum is.

Minister, ik richt me ook naar u. Het is natuurlijk een agentschap met de autonomie die daarbij hoort. Op een zeker ogenblik ben je wel politiek afrekenbaar op dingen die niet helemaal convenabel gebeuren. Als u zegt dat het complex en moeilijk is, dan zegt de buitenwereld daarop dat je moet vereenvoudigen. Bij Ruimtelijke Ordening is het zoals het is. Als je iets niet doet volgens de vergunning, dan kom je als bedrijf of als investeerder de overheid tegen. Die gaat dan handhaven en treedt op. Ik weet dat dingen niet zo maar klakkeloos met elkaar kunnen worden vergeleken, maar hier is toch wel heel veel geduld betoond.

MDK is maar één facet van de vele taken die ze hebben en van de grote verantwoordelijkheid die ze dragen, maar hier is hoge nood om u in regel te stellen. Dat heeft niets met politiek te maken. Als zelfs de Interne Audit en de Vlaamse Ombudsdienst u een gele kaart geven, om niet te zeggen een rode kaart, dan moet u daar werk van maken. Zo simpel is het. We zouden ook op andere plaatsen niet verdragen wat we hier gedogen omdat het nu eenmaal de geschiedenis is en de aard van het beestje om hier iets soepeler en losser met de zaken om te gaan. Dat is nooit een goede praktijk. Dan moet je ofwel de regels aanpassen en ze versoepelen, ofwel moet je optreden tegen mensen die die regels permanent aan hun laars lappen. Vanuit het oogpunt van de geloofwaardigheid die de overheid moet hebben om haar taken naar behoren te kunnen uitvoeren, kun je dit niet volhouden op die manier.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is voor mij nog niet helemaal duidelijk of de klacht die is ingediend bij de ombudsman met de huidige regeling zoals die wordt toegepast bij de loodsen, intussen zonder voorwerp is geworden. Wij hebben een vrij uitvoerige toelichting gehad. Er is nu een andere regeling bij de loodsen, en de vraag is of het probleem effectief is opgelost.

Voor zover ik heb begrepen, was er een verschil bij de zeeloodsen en de rivierloodsen door het lesgeven dat bij de ene wel correct werd toegepast en bij de andere niet waardoor het aantal werkdagen substantieel steeg.

Mijnheer D'Havé, u hebt daarnet in uw toelichting het verschil in de variabele vergoeding naar voren gebracht tussen de kustloodsen en de andere loodsen. Bij de ene is die verhouding 50/50, bij de andere is die 85/15. Wat is eigenlijk de reden voor deze verschillende verdelingen?

De heer Jan Peumans: Naar aanleiding van de bespreking van de begroting 2013 hebben we het hier gehad over het toenemend tekort bij de loodsen. Dit draagt daartoe bij.

Ik heb me ook intern bevraagd bij het Departement Bestuurszaken. Ik heb vernomen dat twee instellingen geen arbeidsreglement hebben, met name de Strategische Adviesraad voor Landbouw en Visserij en MDK.

Minister, het lijkt me nuttig dat we die audit eens kunnen inkijken. Dit is een samenloop van omstandigheden die erop wijst dat een aantal zaken niet kloppen. We moeten hier eens fatsoenlijk uitbenen hoe een en ander functioneert. Ik heb ook gelezen dat 80 procent van het personeel in continuïdient is. Daarbij zijn er zeventig verschillende systemen. Wat is de beheersbaarheid daarvan?

Ik blijf ook bezorgd over het tekort bij de loodsen, zelfs indien dat is gedaald. In het derde kwartaal van 2012 bedroegen de achterstallige betalingen 54 miljoen euro. Dat is niet niks.

Ik vind het ook verontrustend dat men er zelfs na zoveel jaren niet in slaagt een arbeidsreglement te hebben.

Verder heb ik ook wat problemen met de afwijking van het Vlaams personeelsstatuut.

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

De heer Jacques D'Havé: Wat het arbeidsreglement betreft, heb ik daarnet in mijn presentatie gezegd dat wij hopen dat tegen Pasen af te ronden. De onderhandelingen over een arbeidsreglement zijn heel tijdsintensief bij MDK. Ik verwijs naar de relaties met de vijf vakverenigingen.

U hebt het ook over de systemen en dergelijke. Dat is historisch gegroeid. Bij de onderhandelingen van 1994-1995 heeft men de verschillende korpsen een hele reeks keuzes laten maken. Daardoor zijn er grote verschillen ontstaan binnen de korpsen. Het eindresultaat was wel uitgebalanceerd. Wanneer men vandaag begint te raken aan de verschillende componenten van al die korpsen, moet men voorzichtig zijn om het evenwicht niet te verstoren. Dan kan men van nul af aan herbeginnen met de onderhandelingen over het protocol 18.46. Er is geen enkele vakvereniging die dat wenst te doen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er was de grote staking bij de loodsen in 2007. Vorig jaar gaf het bedrijfsleven ons de raad niet toe te geven en te proberen tot een oplossing te komen. We zijn toen uit elkaar gegaan met een aantal afspraken die zouden worden gemaakt. Niemand twijfelt vandaag aan de kwaliteit van het werk dat de loodsen leveren. Wij horen van het bedrijfsleven en van de havenbazen positieve signalen over de kwaliteit van het geleverde werk.

Er zijn wel vragen over de transparantie. Het systeem van verloning is publiek. Men kan niet precies weten hoeveel een loods krijgt, maar men kan wel zien welke categorieën er zijn en hoe het loon wordt opgebouwd.

Voorzitter, u zegt dat er een tekort is bij de loodsen. Dat heeft veel oorzaken. Men kan hier vandaag niet besluiten dat dit een gevolg is van de verloning van de loodsen. Er moet ook rekening worden gehouden met de economische omstandigheden en de gevraagde tarieven. Ik heb hier trouwens ook een oproep gehoord om die tarieven niet extreem duur te maken in deze crisistijden.

Over het totale tekort voor 2012 wil ik gerust eens van gedachten wisselen. We konden tot 31 januari facturen laten indienen en verrekenen. We kunnen de definitieve cijfers hier perfect

eens overlopen. De oorzaken zijn echter velerlei. Zeggen dat de oorzaak is dat ze te veel worden betaald, is wat kort door de bocht.

Ik ben het er wel mee eens dat het VPS moet worden gerespecteerd en dat er een arbeidsreglement moet zijn. In die zin is het goed dat de ombudsman hier is om dit dossier toe te lichten.

Voorzitter, ik heb geen enkel probleem met uw vraag over inzage in de audit. Ik heb zelf gevraagd om detectieaudits te doen. Dat is een goede zaak. Daarvoor zijn onze diensten er. En als er problemen zijn, moeten we die verslagen nadien kunnen inkijken en bespreken. Ik heb er geen probleem mee om die audit hier nog eens ter inzage te geven.

Tijdens de voorbije maanden is er heel veel overleg geweest, ook op mijn kabinet, samen met de minister van Bestuurszaken, Geert Bourgeois, om een aantal personeelszaken uit te klaren naar aanleiding van de moeilijkheden die er vorig jaar zijn geweest. Vorig jaar waren er drie grote dossiers. Vanuit het bedrijfsleven werd er meer transparantie gevraagd. Vanuit de beroepsverenigingen, niet de traditionele vakbonden, was er het dossier over de pensioenopbouw. En vanuit de loodsen zelf was er het dossier over de eindeloopbaanproblematiek dat samenhangt met het nieuw sectoraal akkoord dat moet worden afgesloten. Dat is gedeeltelijk mijn bevoegdheid, maar voor een groot deel ook de bevoegdheid van minister Bourgeois. Hij is bij alle gesprekken betrokken.

Het is niet evident om iedereen bij de kwestie te houden. Ik heb vastgesteld dat het niet evident is om zelfs de klassieke vakbonden aan tafel te houden. Dit is een heel gevoelige materie. Het gaat over de eindeloopbaanproblematiek, over de pensioenopbouw of over de verloning van werken. Bijna alle diensten van MDK zijn permanent, 365 dagen op 365. Het gaat over heel verschillende systemen en functies.

Ik zal hier dus niet ontkennen dat dit complex is. Ik vind echter eigenlijk ook dat het VPS moet worden gerespecteerd en dat het arbeidsreglement in orde moet komen. Daar is tijd genoeg voor geweest. De heer D'Havé heeft nu gezegd dat dit met Pasen in orde moet zijn. Voorzitter, het lijkt me goed dat we hier kort na Pasen nog eens van gedachten wisselen over al die zaken, over de achterstal, de audits en het reglement zelf, als deze commissie het daarmee eens is. U bepaalt immers uw eigen agenda.

De voorzitter: De heer Weekers heeft het woord.

De heer Bart Weekers: Ik wil nog een en ander verduidelijken. Als u mijn rapport leest, dan zult u zien dat ik de diverse groepen de hand heb willen reiken. Dat staat ook heel uitdrukkelijk achteraan in het rapport. Ik heb me gericht tot zowel het beleid en het hoofdmanagement van het MDK als die drie vakbonden en die twee beroepsverenigingen. Ik zeg als buitenstaander aan al die partijen dat zij dat moeten oplossen, omdat wij als buitenstaander vinden dat dit niet kan. Het is hun verantwoordelijkheid om dit op te lossen, elk vanuit zijn eigen rol.

Sinds ik ombudsman ben, heb ik de voorbije tweeënhalf jaar 15.000 mensen gezien. Ik heb een tweehonderdtal mensen gelijk gegeven. Dat zijn heel lage aantallen. Die 14.800 krijgen van mij meestal te horen dat het reglement nu eenmaal zo is en dat ze zich daarop moeten richten. Dit is een bijzonder uitzonderlijke zaak, want hier gebeurt net het omgekeerde. Ik zeg aan de overheidsdienst dat het reglement zo is en de dienst zegt me het omgekeerde. Dat is bijzonder merkwaardig, en dat is de reden waarom we zo aandringen.

Mijnheer de Kort, ik heb ondertussen ook beslist om deze loods als klokkenluider in bescherming te nemen. Ik doe dat niet zomaar. Ik doe dat omdat ik bezorgd ben over iemand die met een verhaal komt over een sector die zelf zoveel jaren in gebreke is gebleven. Als zo iemand naar de ombudsman stapt, dan vind ik dat die man uiterste bescherming moet krijgen. Dat is ook mijn antwoord op uw vraag of de zaken nu opgelost zijn. In mijn rapport zult u lezen dat ze ogenschijnlijk even zijn opgelost, maar dat ik mijn hart vasthoud voor de

oplossing die er komt en voor de beloften die worden gemaakt. Dat is de voornaamste reden waarom ik deze loods de komende twee jaar zal beschermen, met alle bevoegdheden die ik op dat vlak heb.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Ik denk dat de minister duidelijk haar standpunt heeft verwoord: het VPS moet worden gerespecteerd. Alle collega's hebben dat hier vandaag ook gevraagd. Er moet ook een arbeidsreglement komen, zeker in een sector waar mensen in gevaarlijke omstandigheden moeten werken, waar soms heel hard moet worden gewerkt en waar ongewone of afwijkende regelgevingen gelden. Zeker in een dergelijke sector is een dergelijk arbeidsreglement absoluut noodzakelijk.

Ik heb echter ook respect voor de uitdaging waarvoor de heer D'Havé staat. Ik heb het daarnet al gezegd: niet alleen minister Crevits is betrokken partij, maar ook minister Bourgeois, die bevoegd is voor bestuurszaken. Ik hoop dat zij, met de medewerking van alle betrokkenen, tegen Pasen tot een oplossing kunnen komen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik had graag nog een antwoord gekregen op mijn vraag over het verschil tussen die 85/15-verhouding en die 50/50-verhouding.

De heer Jacques D'Havé: De uitleg voor dat verschil is te vinden in de onderhandelingen van 1994-1995. Toen hebben de kustloodsen gekozen voor een ander verloningssysteem. Bij de onderhandelingen van 1994-1995 kon ieder korps afzonderlijk immers eigen keuzes maken. Dat hangt wellicht wel wat samen met de mentaliteit. Kustloodsen zijn voornamelijk West-Vlamingen, en die hebben nu eenmaal een andere mentaliteit dan bijvoorbeeld Antwerpenaren.

De voorzitter: Daar ben ik het volledig mee eens.

Minister Hilde Crevits: Dat wordt hier wel genotuleerd. *(Gelach)*

De heer Jacques D'Havé: Dat mag.

De heer Marino Keulen: Bent u al vastbenoemd? *(Gelach)*

De voorzitter: Kunt u dan aangeven wat het verschil is?

De heer Jacques D'Havé: Ik zal voorzichtig blijven. We zien dat ook bijvoorbeeld bij de sleepdiensten, zoals URS. Er is SMIT, de sleepdienst in de haven van Zeebrugge. Daar wordt per personeelslid meer gepresteerd dan bijvoorbeeld bij sleepdiensten in Antwerpen, gewoon omdat de mentaliteit anders is. De West-Vlaming heeft de reputatie een noeste werker te zijn. *(Opmerkingen)*

Dat stel ik niet alleen bij het loodswezen vast, ik zie ook bij Vloot dat West-Vlamingen op een andere manier werken.

De voorzitter: Ik dank de heren Weekers en D'Havé. Dit zal ongetwijfeld worden vervolgd.

De gedachtewisseling en de vraag om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Christian Verougstraete tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de implementatie van de aanbevelingen van het onderzoeksteam CcASPAR omtrent de effecten van de klimaatsverandering in Vlaanderen - 533 (2012-2013)

De voorzitter: Mijnheer Verougstraete, welkom.

De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Voorzitter, minister, geachte leden, op 18 december 2012 presenteerde het onderzoeksteam CcASPAR tijdens een congres in Gent zijn aanbevelingen met betrekking tot te nemen initiatieven om Vlaanderen te wapenen en te beschermen tegen superstormen ingevolge de klimaatverandering die gaande is. Oostendenaar Georges Allaert, professor aan de Universiteit Gent en specialist mobiliteit en ruimtelijke planning, wees tijdens dit congres op het fenomeen van de klimaatverandering en de effecten ervan voor Vlaanderen.

Om te beginnen zou de zeespiegel stijgen, en dat zelfs met 2 meter tegen 2100. Ook zou er meer neerslag vallen, vooral in de winter. Dat ervaren we vandaag ook. Het aantal superstormen zou eveneens toenemen, en onder meer de regio van de Kempen zou te maken hebben met een toenemende droogte, waardoor rivieren en het grondwater opdrogen.

Professor Allaert roept de politiek op haar nek uit te steken en de bevindingen van het onderzoeksteam in beleid om te zetten. Steden en havens zullen dringend maatregelen moeten nemen om zich te beschermen tegen overstromingen. De klimaatverandering is niet alleen een ecologisch probleem, maar ze heeft ook maatschappelijke en economische gevolgen: denken we maar aan het overstromen van bedrijven in de haven van Antwerpen of Gent. Tegen 2030-2050 zullen de problemen beginnen, aldus de professor. Daarom moeten we nu optreden. Duinen moeten een robuuste bescherming tegen overstroming bieden. Een duin aanleggen en laten groeien neemt echter al snel tien à twintig jaar in beslag. Daarom moeten we nu in actie schieten. Uiteraard gebeurt dat. Er is namelijk het Masterplan Kustveiligheid, dat in uitvoering is. Daarbij worden zwakke punten aangepakt. In 2012 is onder meer ook 30 miljoen euro geïnvesteerd. Er is ook de bekende studie met betrekking tot het plan Vlaamse Baaien 2100, met het ophopen van ondiepe zandbanken, en er is ook het Sigmaplan, ter bescherming van de Schelde en de zijrivieren, met het verhogen van dijken en het voorzien in overstromingsgebieden.

Minister, omdat professor Allaert toch de noodklok luidt, wil ik u de volgende vragen stellen. Zijn de maatregelen uit het masterplan ter bescherming van de kust tegen overstromingsgevaar voldoende efficiënt om onze kust te beschermen tegen het aangekondigde overstromingsgevaar? Zullen de aanbevelingen van het onderzoeksteam worden geïmplementeerd, en in welke mate? Bestaat er een objectieve wetenschappelijke studie over de stijging van de zeespiegel in de Noordzee? Dat is immers de reden waarom nu de noodklok wordt geluid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Verougstraete, ook ik wil u hier verwelkomen.

Dit geeft me de gelegenheid om het kader van dit CcASPAR-project te schetsen en de links met onze eigen plannen wat te duiden.

De maatregelen van het Masterplan Kustveiligheid hebben tot doel om onze kust op korte termijn te beschermen tegen een zogenaamde duizendjarige superstormvloed. De plannen omvatten in de eerste plaats zandsuppleties om de stranden sterker te maken. Ze omvatten verder ook een stormvloedkering in Nieuwpoort, waterkeringen op de zeedijken en in de havens, en in bepaalde gevallen ook een verbreding van de zeedijken met een golfdempende uitbouw.

De maatregelen houden rekening met de stijging van de zeespiegel tot 2050 en voor de stormvloedkering te Nieuwpoort houden ze rekening met de prognoses tot 2100. Ze zijn dus zeker efficiënt om onze kust te beschermen tegen zeer zware stormvloeden. Als ze onderhouden worden, kunnen ze minstens tot 2050 bescherming bieden. De werken van het Masterplan Kustveiligheid werden opgestart in 2011. Dat hebt u al met eigen ogen kunnen zien, en ze zijn nu in volle uitvoering.

Het CcASPAR-project is een interessant project omdat de focus hoofdzakelijk wordt gelegd op aspecten van ruimtelijke planning en ruimtelijke ordening. Belangrijk is dat er binnen het

CcASPAR-project geen onderzoek werd uitgevoerd inzake hydrologie, hydraulica, morfologie en waterbouwkunde. Voor de realisatie van het project werd gebruikgemaakt van een aantal onderzoeksresultaten van verschillende watergebonden actoren in Vlaanderen, onder andere de studies van mijn administratie. CcASPAR komt dus niet zomaar uit de lucht gevallen. Er werd bij de opmaak van het onderzoek rekening gehouden met bestaande resultaten, en dat is goed.

Wetenschappelijke studies over effecten van klimaatverandering, dienen uiteraard ook mee als basis voor de beleidsonderbouwing voor het omgaan met effecten van klimaatverandering. De aanbevelingen uit de CcASPAR-studie zullen in die zin mee overwogen worden.

Ik moet hier onmiddellijk bij vertellen dat de aanbevelingen van het onderzoeksteam volgens mijn mensen echter niet concreet genoeg zijn om onmiddellijk geïmplementeerd te kunnen worden. Ze vormen voornamelijk een pleidooi – en dat vind ik wel goed – om meer ontwerpend onderzoek uit te voeren ter onderbouwing van de voorgenomen klimaatadaptatiemaatregelen. Dit is een werkwijze die wij kennen en die al een tijdje gangbaar is. De aanbevelingen uit het rapport zijn op hoofdlijnen in overeenstemming met de bevindingen van de teams van experts binnen onze eigen Vlaamse overheid onder leiding van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie (LNE). Dat zijn de diensten van minister Schauvliege.

In de studies en plannen wordt rekening gehouden met de effecten van een klimaatverandering in de afvoer van de Vlaamse waterlopen en van de zee. Een adaptieve aanpak voor het bestuderen van die maatregelen wordt door ons gehanteerd. Met een adaptieve aanpak willen we zeggen dat verschillende maatregelen op een zodanige wijze worden uitgevoerd dat ze in de loop van de jaren nog wat bijgestuurd kunnen worden zodra er meer informatie over de effecten gekend is. Dat betekent dat we ons kunnen aanpassen aan de nieuwe prognoses.

Eenzelfde aanpak hanteren we ook in het Masterplan Kustveiligheid. Als we bijvoorbeeld stranden suppleren – dat is aan zandopspuiting doen –, dan laten we de stranden meegroeien met de zee. Als de zeespiegel sterker stijgt dan verwacht, kunnen we meer zand aanvoeren om te beschermen tegen overstromingen. Dat is ook de reden waarom er in ons kustverdedigingsplan vooral aandacht is voor zachte maatregelen, meegroeimaatregelen, en minder voor harde maatregelen. Een harde maatregel is bijvoorbeeld het bouwen van een dijk. Die wordt op een bepaalde hoogte gebouwd en dan is dat zo. Zachte maatregelen zijn veel meer flexibel om mee om te gaan.

Het CcASPAR-onderzoeksteam pleit voor een gedifferentieerde aanpak door het compartimenteren van de kuststrook waarbij een aantal kustbeschermingssystemen en veiligheidsniveaus lokaal worden herdacht. De veiligheid tegen overstroming verschilt in dat plan per compartiment. Het idee van één strategie voor de hele kust wordt dus verlaten en veranderd in lokale adaptatiemaatregelen en ontwikkelingsscenario's. Er wordt gesteld dat een gefixeerde kustlijn plaats zou moeten maken voor alternatieve kustlandschappen, waarbij bijvoorbeeld sommige polders als overstromingsgebieden kunnen worden gebruikt. Er wordt ook gepleit voor het onderzoek van een tweedelijnsverdediging waarbij hoger gelegen infrastructuren die meer landinwaarts liggen, worden gebruikt als overstromingsgebied.

Ik raad iedereen die in deze problematiek geïnteresseerd is, aan om al deze voorstellen eens grondig te bekijken, want er zitten toch een paar moeilijke dingen in. Zo wordt bijvoorbeeld voorgesteld om de mogelijkheid te geven om een aantal kustzones te laten overstromen. We kunnen daarover nadenken, zeker planmatig, maar tussen erover nadenken en deze voorstellen uitvoeren is er nog een heel groot verschil.

Onze aanpak met het Masterplan Kustveiligheid en het Masterplan Vlaamse Baaien gaat uit van realistische oplossingen op korte termijn. In 2009 was het voor mij echt nodig om onmiddellijk te kunnen ingrijpen. We konden niet nog vijf jaar wachten om iets te doen. We laten onze stranden nu al meegroeien en we doen zaken waarvan we weten dat als we er middelen instoppen, we ze nu al kunnen realiseren.

Het Masterplan Vlaamse Baaien is nog in opmaak, het is niet het plan dat in het regeerakkoord staat, want dat moet herwerkt worden tot een effectief, realistisch en uitvoerbaar toekomstplan. Het Masterplan Vlaamse Baaien benadert de klimaatverandering en de zeespiegelrijzing ook op een integrale wijze op basis van de vijf pijlers. Het is dus anders dan CcASPAR, dat met compartimenten werkt. Het Masterplan Vlaamse Baaien en het Masterplan Kustveiligheid proberen de kust te integreren. De vijf pijlers zijn veiligheid, natuurlijkheid, aantrekkelijkheid, duurzaamheid en economische ontwikkeling. De doelstelling ervan is om tegen 2100 te komen tot een geïntegreerde visie.

U vroeg of er een objectieve wetenschappelijke studie is over de stijging van de zeespiegel. Er zijn een aantal wetenschappelijke studies over beschikbaar. Het meest recente rapport werd gepubliceerd door het 'Intergovernmental Panel on Climate Change' (IPCC). De oprichting van het IPCC werd bekrachtigd door de Verenigde Naties. Het eindrapport over de evaluatie van de klimaatverandering is ook door de Federale Raad voor Wetenschapsbeleid (FRWB) gefinancierd en ons Waterbouwkundig Laboratorium heeft eraan meegewerkt. In dat rapport staan zowel analyses van de metingen van een zeespiegelstijging aan onze kust als scenario's voor de toekomstige evolutie tot 2100.

In dat rapport wordt als conclusie met betrekking tot de kustveiligheid aangegeven dat het verder versterken van de bestaande zeeweringslinie, dus het verder werken in de lijn van vandaag en zoals voorzien is in het Masterplan Kustveiligheid, absoluut de meest kosteneffectieve adaptatiemaatregel is. De waarden die voor de zeespiegelrijzing in het Masterplan werden opgenomen, zijn van dezelfde orde als deze die worden vermeld in het Climar-rapport voor de gematigde scenario's op middellange termijn.

Verschillende Europese regionale klimaatmodellen geven een indicatie van de verandering in het klimaat ten gevolge van toekomstige evoluties in de uitstoot van broeikasgassen. Een interessant rapport is dat van het CCI-HYDR-project ('Climate change impact on hydrological extremes along rivers and urban drainage systems'). Het werd vertaald door het KMI en de KU Leuven in modelresultaten in klimaatscenario's voor Vlaanderen. Dat is heel interessant, want een internationaal onderzoek wordt dus vertaald voor onze regio. Drie scenario's werden gedefinieerd. Er zijn een 'laagscenario', dat is het minst pessimistische scenario, een 'middenscenario' en een 'hoogscenario', dat is heel pessimistisch. U kunt de drie scenario's bekijken. Ze houden een aantal wijzigingen in van neerslag en potentiële veranderingen tot het jaar 2100.

Er zijn dus onderzoeken. We kennen ze en we volgen ze op. Het CcASPAR-onderzoek is interessant, maar het heeft heel veel te maken met ontwerpen en met het op tijd rekening houden met ontwerpscenario's. Het is interessant om een aantal zaken uit mee te nemen, maar ik hoop u ervan te kunnen overtuigen dat ons geïntegreerd model, dat we opgemaakt hebben en dat op dezelfde gegevens gebaseerd is als CcASPAR – want mijn mensen hebben input geleverd voor de wetenschappelijke onderbouw ervan – goed is. Deze regering heeft ervoor geopteerd om geïntegreerd te werken. Ons Masterplan Vlaamse Baaien, dat nog in opmaak is, zal zoveel mogelijk op een geïntegreerde wijze de kustlijn bekijken. Dat neemt niet weg dat de ontwerpmatige aandacht die er is, ook door mijn collega van Ruimtelijke Ordening kan worden meegenomen wanneer we tot effectieve inrichtingen overgaan. Het was vooral bedoeld voor ruimtelijke planning, dat was de insteek.

De voorzitter: De heer Verougstraete heeft het woord.

De heer Christian Verougstraete: Ik dank u voor uw zeer degelijke uitleg, minister. Het was zeer omvattend. De geschiedenis leert ons dat we ons permanent moeten voorbereiden op mogelijke natuurrampen. We moeten ook rekening houden met nieuwe gegevens, die de basis vormen voor eventuele bijstellingen van plannen die in uitvoering zijn. Ik heb dus gehoord dat dat ook gebeurt.

Nu ik de kans krijg, wil ik u toch vragen naar de stand van zaken van het project Vlaamse Baaien 2100. Wanneer kan dat worden afgerond, minister?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, we weten dat er heel wat bezig is in verband met de kustverdediging en de temperatuursverandering. U hebt het zelf al uw ‘masterplan’ genoemd, tegen de duizendjarige storm en tegen de tienduizendjarige storm, de Vlaamse Baaien met planhorizon 2100. Ik heb u een vraag gesteld over het Marien Ruimtelijk Plan van federaal minister Vande Lanotte en ook een vraag aan minister Vande Lanotte zelf. Het leuke was dat ik andere antwoorden kreeg.

Met een collega uit het parlement heb ik een verhaaltje mogen houden op de studiedag van CcASPAR aan de Universiteit Gent. U hebt gelijk dat het vooral gaat om studies met een redelijk abstract niveau, misschien zijn die niet altijd onmiddellijk toepasbaar. Ik ben het met u eens dat het zeker aandacht verdient. Er moet zeker worden gekeken naar de zachte aanpak.

U verwees al naar minister Schauvliege. We hebben het nu over de zee en de kust, maar het komt ook boven water als we het hebben over integraal waterbeleid en de maatregelen die we aan land moeten nemen tegen mogelijke wateroverlast, al dan niet als gevolg van klimaatverandering. Ook daarbij moeten we de nodige aandacht besteden aan de zachte maatregelen en aan ruimte voor water.

Minister Hilde Crevits: Het is de bedoeling dat het Masterplan Baaien, dat volgt op het Kustverdedigingsplan, deze legislatuur zeker afgerond wordt. Normaal moet dat in de tweede helft van dit jaar zijn.

Mijnheer Vandaele, ik heb even verwezen naar de waterafvoersystemen. Ik ben het niet altijd eens met de mening van professor Allaert. Dat is ook mijn recht, maar ik vind het wel een grote verdienste van hem dat hij de zaken vanuit het perspectief van ruimtelijke ordening bekijkt. Dat is heel waardevol. Ik waardeer aan zijn boek ook dat hij pleit om veel vroeger, bij eender welke beslissing die je neemt, rekening te houden met die klimaatveranderingen, ook als je ruimtelijk dingen probeert te vertalen.

Wat wij doen met het Sigmaplan is een goed voorbeeld van hoe we land zich laten adapteren aan wassend water. Het is in stilte voorbijgegaan, maar tussen kerst en nieuw, terwijl mijn strooidiensten paraat stonden en niet moesten uitrijden, hebben de Vlaamse ambtenaren die zich met de waterpeilen bezighouden bijna permanent moeten werken. Ze zijn er wel in geslaagd door hun aanpak, het vullen van de bufferbekkens en het vrij vroeg laten overstromen van de gebieden die we al hebben, om de gevolgen te beperken.

Ik geloof echt in die aanpak. Je moet zones niet exclusief voorbehouden, maar als het nodig is, moet je vermijden dat de mensen natte voeten krijgen en moet je bepaalde zones kunnen laten overstromen. Daarvoor hele kuststroken laten overstromen, is voor mij op dit ogenblik een brug te ver. Ik zou het liever op een andere manier oplossen, maar zijn idee is zeker het bekijken waard.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de perikelen met betrekking tot de wijziging van het verkeersreglement - 593 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, goede collega's, ook het verkeer ontsnapt niet aan communautaire perikelen in dit gezegende koninkrijk. De vereenvoudiging van het

verkeersreglement, wat de verkeersveiligheid ten goede moet komen, is al vele jaren het voorwerp van een politieke strijd tussen het federale niveau en de gewesten. De strijd kende een hoogtepunt in het najaar van 2011. De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken gaf na drie jaar overleg tussen 27 partners een negatief advies op het verkeersplan van toenmalig staatssecretaris Etienne Schouppe, intussen weer senator. Het negatieve advies vond zijn oorsprong in de stelling dat er bevoegdheidsovertredingen waren en dat de kostprijs voor het vervangen van de bijhorende nieuwe verkeersborden te hoog lag.

Zowel in de plenaire vergadering als in deze commissie werd de problematiek besproken. Ondertussen is er al meer dan een jaar een nieuwe Federale Regering en verhuisde de bevoegdheid Mobiliteit naar staatssecretaris Melchior Wathelet. In mei vorig jaar werd de afspraak gemaakt dat men eerst een oplossing zou proberen te vinden in de discussies over de bevoegdheidsconflicten. De Vlaamse minister van Mobiliteit zou een lijst overmaken met de betreffende artikelen. Deze lijst zou echter nog niet gemaakt zijn, zegt men mij.

Ondertussen is er op federaal niveau ook een institutioneel akkoord bereikt dat bepaalde bevoegdheden met betrekking tot verkeersveiligheid worden geregionaliseerd. Er zal dus een wijziging moeten worden doorgevoerd in de lijst omtrent de artikelen waarbij sprake is van een bevoegdheidsoverschrijving. Maar hoewel we maanden verder zijn, zou ook deze lijst nog altijd niet af zijn.

Minister, klopt het al dan niet dat er nooit een lijst werd overgemaakt met artikelen waarin volgens Vlaanderen bevoegdheidsconflicten vervat zitten? Indien er geen lijst werd opgemaakt, wat is het probleem? Kunt u ons nu een lijst geven met bijhorende motivering omtrent de bevoegdheidsoverschrijding? Hoe gaat u het overleg nu verder aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik herinner me ook de discussie over het negatieve advies van de Vlaamse Regering aan staatssecretaris Schouppe over de nieuwe verkeersreglementering. Het ging vooral over bevoegdheidsovertredingen, wie nu welke kosten zou betalen voor de verkeersborden. Een jaar na de installatie van de nieuwe Federale Regering is het dossier over de aanpassing van de verkeersreglementering nog steeds hangende.

Er zijn op federaal niveau verschillende vragen over gesteld. De beleidsnota Mobiliteit 2013 van de Federale Regering is duidelijk en stelt dat “het beleid zal streven naar een logisch, overzichtelijk en leesbaar verkeersreglement. Daartoe zullen de werkzaamheden uit het verleden worden voortgezet. Het doel is de verbetering van de verkeersveiligheid door een coherente en transparante regelgeving, waarbij elke weggebruiker weet wat van hem of haar wordt verlangd.”

Minister, in het kader van de zesde staatshervorming werd beslist om verkeersveiligheid over te hevelen naar de gewesten. De uitvoering van die zesde staatshervorming laat ook op zich wachten. In hoeverre pleit u nog voor een aanpassing van het verkeersreglement onder de Federale Regering? Is het niet mogelijk, en lijkt u dat niet beter, dat wij zelf onze verkeersreglementering invullen, na overheveling van de verkeerswetgeving naar het Vlaamse Gewest?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wou ook verwijzen naar de zesde staatshervorming. Ik heb begrepen dat het groenboek van de Vlaamse overheid klaar moet zijn tegen de zomer 2013, met een lijst van wat allemaal Vlaamse bevoegdheden worden en hoe dat moet worden aangepakt.

Ik wou hierbij aansluitend vragen stellen. In welke mate wordt verkeer in dat groenboek opgenomen? Hoe uitgebreid zal dat onderdeel worden bekeken in het kader van het groenboek Zesde Staatshervorming? Zijn er nog grote knelpunten rond de bevoegdheid verkeer die wordt overgeheveld?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, welke vooruitgang werd intussen geboekt inzake de wegcode? De gewesten hebben kritische opmerkingen geformuleerd. Wat is daarmee gebeurd? Wanneer komt er een definitief akkoord ter zake? Wat is het tijdsplan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal starten met de vragen over de staatshervorming, voor ik bij u kom, mijnheer Keulen.

De staatshervorming omvat een pak bevoegdheden rond verkeer en binnenvaart en dergelijke. Die domeinen gaan over naar de regio's. We werken daar actief aan mee. We wijden daar een hoofdstuk aan in het groenboek. Mevrouw Smaers, dat valt onder het gedeelte 'sociaal-economisch' en daaronder zit er een hoofdstuk 'verkeer en mobiliteit'. Dat wordt vrij grondig uitgewerkt. Daar staat in hoe wij de staatshervorming interpreteren.

Mevrouw Van den Eynde, mevrouw Eerlingen, we gaan natuurlijk nog discussiëren over ons groenboek. Ik kan daar niet op vooruitlopen. Er wordt vergaderd over de overheveling. Er zijn nog knelpunten, uiteraard. Als er deftig rekening wordt gehouden met onze vragen en men slaat de weg van de bevoegdheidsoverschrijding niet verder in, dan heb ik geen probleem met de bestaande wegcode. Ik ga niets blokkeren inzake verkeersveiligheid. Alles wat nu nog kan gebeuren, mag voor mij gebeuren. Alleen mogen de bevoegdheden niet worden overschreden en mag er niets worden geregeld dat al onder het gewest valt. Ik weiger helemaal geen medewerking om zaken te regelen die nog efficiënter kunnen, in afwachting van de overheveling.

Mijnheer Keulen, u hebt een persbericht verstuurd samen met een federale collega. Dat maakte mij alert. Er was een vraag gesteld aan de staatssecretaris en die antwoordde dat hij nog geen advies gekregen had van de gewesten. Mijn irritatie steeg onmiddellijk, ik nam zoals altijd direct de telefoon en belde mijn kabinetsmedewerker, maar het advies was wel degelijk bezorgd. De rust keerde onmiddellijk weer. Ik geef u een correct chronologisch overzicht, mijnheer Keulen, om eindelijk eens duidelijkheid te scheppen.

Op 30 september 2011 gaf de Vlaamse Regering een negatief advies op het voorontwerp van koninklijk besluit betreffende een vernieuwing/vereenvoudiging van het verkeersreglement, opgesteld door de toenmalige staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schoupe. Ik heb dit advies toen omstandig – naar aanleiding van een actuele vraag – toegelicht in de plenaire vergadering van het Vlaams Parlement. Dat was er één van u, denk ik. *(Bevestiging van de heer Marino Keulen)*

U stelde die actuele vraag op 5 oktober 2011. Dit advies is zeer consciëntieus opgesteld. U mag er allemaal over beschikken. U had het al moeten hebben. We leggen zeer helder uit waar volgens ons een bevoegdheid overschreden is. Al op 5 september 2011 heeft de Vlaamse Regering ettelijke bladzijden geschreven over bevoegdheidsoverschrijding.

Mijnheer Keulen, die lijst zit al in het negatief advies van september 2011. Het moet me een keer van het hart dat dit publieke document allang bestaat. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Dan kunt u het allemaal bekijken op DORIS.

Het advies was en is gebaseerd op vijf elementen: bevoegdheidsoverschrijdingen; wijzigingen aan artikelen die nog verbeterd kunnen worden, met name technische en inhoudelijke onnauwkeurigheden en inconsistenties; voorstellen om inhoudelijke hiaten aan te pakken; wijzigingen aan overgangstermijnen; en de budgettaire impact voor de lokale besturen. Dat budget was slechts het vijfde element. We hebben bladzijde per bladzijde en artikel per artikel gedetailleerd aangegeven wat er veranderd moest worden. We deden dat op een constructieve manier.

Een afschrift van dit omstandige negatieve advies van de Vlaamse overheid – zowel de beslissing als de nota van de Vlaamse Regering – werd op 4 oktober 2011 aan de staatssecretaris van Mobiliteit bezorgd. Ik heb dat nu gecontroleerd en het klopt: er is een gehandtekende brief verstuurd. Voor een duidelijke kennisgeving en vlotte opvolging van dit dossier binnen de federale administratie werd deze informatie ook onmiddellijk per mail op 4 oktober 2011 aan de betrokken administratie en dossierbehandelaar bij de FOD Mobiliteit en Vervoer bezorgd.

Het is dus niet juist te stellen dat de federale overheid niet op de hoogte zou zijn van de lijst van bevoegdheidsoverschrijdingen die de Vlaamse Regering in haar negatief advies heeft opgelijst. Ik vind het ook niet juist dat men de lijst nog een keer opnieuw vraagt. Als ik dat document heb overgemaakt, is dat voor mij definitief. Ik ga die lijst nu niet veranderen.

Eind 2011 is er een nieuwe Federale Regering aangetreden en was er het Institutioneel Akkoord voor de Zesde Staatshervorming. Daarmee is federaal staatssecretaris van Mobiliteit Wathélet aan zet gekomen.

Op 3 mei 2012 vond er een overleg plaats tussen de federale overheid en de drie gewesten met betrekking tot dit dossier, namelijk de vereenvoudiging van het verkeersreglement. Het doel van dit overleg was om een plan van aanpak vast te leggen om te komen tot een consensustekst over de wegcode, een werkbare aanpak met een duidelijke timing.

Ik heb ook een bilateraal overleg gehad met staatssecretaris Wathélet. Hij vroeg of we nog vooruitgang konden maken als hij rekening hield met onze opmerkingen. Dat is voor mij geen enkel probleem. Waarom niet, als dat de verkeersveiligheid ten goede komt?

De vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest hebben toen nog eens meegedeeld dat de Vlaamse Regering reeds een formeel advies over de voorgestelde herziening van de wegcode heeft verstrekt. In het verslag van die vergadering – ik kan u dat ook bezorgen – werd expliciet genotuleerd dat het advies van het Vlaamse Gewest en dat van de Raad van State al werd ontvangen. Dat was half 2012.

Verder werd er afgesproken dat elk gewest en de federale overheid artikelsgewijs zal aanduiden of de bevoegdheden zich federaal of regionaal situeren. Voor ons was dat zeer gemakkelijk, want wij hadden dat advies al!

Ik las vervolgens dat er een vraag werd gesteld. Ik heb het advies dan nog eens bezorgd met een beetje uitleg. Ondertussen is dat bijgelegd. U ziet, mijnheer Keulen, uw vragen hebben soms een louterende werking. Het kabinet-Wathélet deelde mee dat onze standpuntbepaling in goede orde ontvangen werd en bezorgd werd aan het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) om verder inhoudelijke afspraken te maken.

Het BIVV heeft van staatssecretaris Wathélet de opdracht gekregen om een planning en een plan van aanpak uit te werken. Dat is ondertussen al gebeurd. Ze moesten ook een samenvattende overzichtstabel opstellen met alle punten.

Op 15 januari van dit jaar was er een nieuw overleg tussen het kabinet-Wathélet en dat van mij. We hebben afgesproken dat er een nieuw overleg komt met de drie gewesten en de federale overheid. De staatshervorming wordt immers volop voorbereid. Er moet een goede keuze worden gemaakt. Wat kunnen we federaal nog veranderen? Wij krijgen nog veel adviezen voor kleine wijzigingen. Op veel zaken geven we een positief advies als het gaat over recidive, boetes die moeten stijgen en dergelijke. We proberen dat allemaal te volgen, maar we moeten wel goede keuzes maken.

Collega's, de hele discussie over of Vlaanderen nu heeft meegewerkt, of de lijst klaar is en wat men van het oude voorstel vindt, dat is eigenlijk geen discussie want alles is overgemaakt. Wij hebben tot op vandaag nog geen nieuw voorstel ontvangen. Vandaag bestaat er geen gewijzigd voorstel van aanpassing. Er is over enkele weken een nieuw werkoverleg. Ik ga ervan uit dat we dat daar zullen krijgen.

Collega's, ben ik onwillig om nog mee te werken? Absoluut niet, daarvoor vind ik de problematiek veel te belangrijk. Wil ik dat die staatshervorming zo snel mogelijk geïmplementeerd wordt? Zeer graag. Er zitten een aantal bijzonder interessante hefboomen voor Vlaanderen in. Het is absoluut niet zo dat er ondertussen niet nog maatregelen kunnen worden genomen, voor zover ze zich situeren op de bevoegdheden die voorbehouden zijn aan de federale overheid.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, de minister wordt nu jonkvrouw of barones, want het koninkrijk is gered. De lucht is gezuiverd. Als we daarbij kunnen helpen, doen we dat graag, constructief als we zijn.

Alle gekheid op een stokje. Ik begrijp nog altijd niet waarom staatssecretaris Wathelet dergelijke verklaringen aflegt en in de plenaire vergadering zonder blikken of blozen zegt dat hij de lijst niet heeft gekregen. Minister, ik geloof u op uw woord. Ik denk dat alles klopt wat u vertelt. We moeten de federale staatssecretaris daarmee confronteren. De verkeersveiligheid is een belangrijke maatschappelijke bevoegdheid. Die wordt voor een stuk een zaak voor de regio's. U maakt daar verder werk van. Maar deze hele problematiek geeft een licht Absurdistangevoel. Eind goed, al goed, maar staatssecretaris Wathelet heeft hier toch een steek laten vallen en is niet correct geweest, ook niet ten aanzien van u.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Als ik het goed begrijp, zijn het twee aparte gelijklopende zaken. Enerzijds is er het nieuw verkeersreglement dat door de federale regering wordt opgestart en anderzijds is er de overheveling van verkeersveiligheid naar Vlaanderen. Twee aparte werkgroepen werken nu een beetje op hetzelfde terrein. Wat als blijkt dat men niet tot een akkoord komt? Wat als blijkt dat het vernieuwde verkeersreglement nog niet tegemoetkomt aan uw opmerkingen in het advies, vooral dan wat betreft de bevoegdheidsovertreding, wat toch heel belangrijk is? Dan zitten we opnieuw in een patstelling. Ik denk dat het belangrijker is dat we kunnen voortwerken aan die overheveling van verkeersveiligheid naar Vlaanderen zodat we zelf kunnen bepalen hoe wij het in Vlaanderen willen organiseren. Maar daar zal de komende weken wel meer duidelijkheid over komen na het nieuw werkoverleg.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tinne Eerlingen: Minister, hopelijk komt er snel een nieuw voorstel dat ook rekening houdt met de opmerkingen en suggesties van Vlaanderen. Het is heel positief dat u zich uitdrukkelijk verzet tegen een mogelijke sluipende herfederalisering van een aantal punten.

U zegt dat er nieuw overleg gepland is. Is dat binnenkort of is dat eerder op langere termijn?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wanneer het nieuw overleg plaatsvindt, staat niet in mijn antwoord. Wat mevrouw Van den Eynde zegt, is wel juist. Het voorstel van staatssecretaris Schouppe hield nog geen rekening met een mogelijke staatshervorming. Wij hadden een rist opmerkingen over bevoegdheidsoverschrijdingen met de huidige bevoegdheidsverdeling in ons land. Die lijst hebben wij bezorgd. Het BIVV is nu die screening aan het maken. U herinnert zich waarschijnlijk de heisa over het feit dat ik in ruzie lag met Schouppe, maar ook de Waalse Regering had een zeer exhaustief advies gemaakt. Onze wederzijdse adviezen waren vrij gelijklopend. Dat gaat over de huidige bevoegdheid.

Ik vind het maar heel correct dat we zorgzaam zijn met alles wat in het huidig reglementair kader onze bevoegdheid is. Herinnert u wat er met het parkeren is gebeurd. Als je de verkeerde overheid iets laat regelen, en later zegt een hof dat die regeling door de verkeerde

overheid is getroffen, dan wordt ze vernietigd en zit je in rechtsonzekerheid. We doen dat niet om de federale overheid te pesten, maar om voor rechtszekerheid te zorgen.

Je hebt dus enerzijds de huidige regeling waarbij we moeten zorgen dat we onze bevoegdheden coherent kunnen uitoefenen, maar anderzijds heb je de staatshervorming. Het BIVV doet nu de screening met de huidige bevoegdheden, maar dan moet je kijken, in het licht van de toekomstige staatshervorming, welke bevoegdheden er al overgaan naar de gewesten. Is het nog opportuun om zaken te regelen waarvan we weten dat ze binnen afzienbare tijd bevoegdheden van de regio's zullen zijn? Ik sluit niet uit dat men nog zaken kan regelen als dat urgente dingen zijn, en als we het erover eens zijn. Dat moet sporen met elkaar. Mevrouw Van den Eynde, we moeten er wel voor zorgen dat we die zaken waarvan we weten dat we bevoegd worden, zoals de geharmoniseerde snelheidsregimes, niet onmogelijk gaan maken.

De heer Wathélet is een zeer aimabel man en hij overlegt ook goed. Het verbaast me enorm dat er een controverser dreigde te ontstaan over het feit of er iets is overgemaakt. Een dergelijke reputatie heeft hij totaal niet. Als hij iets gekregen heeft, zegt hij dat ook. Er moet een communicatiestoornis zijn geweest. Maar we moeten goed het onderscheid maken tussen de huidige regels en de bevoegdheidsoverschrijding en dan de mogelijke link met de bevoegdheden die wij zo snel mogelijk hopen te krijgen.

Het overleg waar ik het over had, gaat over de huidige toetsing. Als we de geharmoniseerde lijst tussen de gewesten en de federale overheid hebben, dan kunnen we gaan kijken wat het effect is op de toekomstige staatshervorming. Daarover zijn er nog een aantal openstaande vragen. Men wil het verkeersboetefonds voor een bepaald bedrag overhevelen. Hoe gaat men dat verdelen? Waar komt dat terecht? Wie gaat wat doen?

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over no-go zones voor controle op lijnbussen in Antwerpen
- 599 (2012-2013)**

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag houdt verband met een artikel in de Gazet van Antwerpen.

Op kerstdag vond er op de Rooseveltplaats in een bus van De Lijn een zwaar gewelddadig incident plaats. Een aantal jongeren die in de Kerkstraat waren opgestapt, gingen over tot vandalenstreken, vielen andere reizigers lastig en besloten hun actie na het verlaten van de bus met het gooien van stenen en het verwonden van de chauffeur. Drie van de jongeren zijn achteraf opgepakt. De vakbonden luidden de alarmklok en De Lijn communiceerde opnieuw over de maatregelen die zij constant neemt tegen deze vormen van agressie – we kunnen spijtig genoeg bijna spreken van een mantra.

In de commissie Mobiliteit hebben we vorig jaar in maart de veiligheidsmonitor van De Lijn besproken. Daaruit bleek dat er vooruitgang wordt geboekt, maar dat bij de aandachtsbuurten fase 1 er opnieuw een stijging was. In overleg met de syndicale delegatie werd besloten dat er ook een evaluatie zou volgen.

Dat het niet nieuw is, houdt dikwijls ook een sluipend gevaar in, het gevaar van gewenning. Als ik met mensen spreek over deze incidenten, merk ik dikwijls dat de schouders opgehaald worden, want het is het zoveelste incident en we zullen ermee moeten leren leven. Ik verwijs ook naar een artikel in De Standaard van 17 december, dat in het parlement de nodige commotie veroorzaakte, dat een gedeelte van de cijfers van een onderzoek naar buiten bracht.

Uit die cijfers bleek dat veel tieners zich onveilig voelen op de bus, vooral in stedelijke gebieden, en dat zij meerdere malen per jaar geconfronteerd worden met geweld.

Al snel ging de discussie via persberichten over de wijze van onderzoek, het minimaliseren, dat andere onderzoeken andere cijfers geven enzovoort. De inhoud werd al snel verdrongen door de vorm. Nochtans is de inhoud enorm belangrijk, dat wil zeggen dat elke vorm van agressie op het openbaar vervoer of elders een aanslag is op de samenleving. Agressie is niet te tolereren, ook niet als het dikwijls voorvalt. We moeten er blijven tegen strijden en dit veroordelen! De Lijn levert hier inspanningen samen met andere overheden, de politie en het parket. Dit moet op zijn minst worden voortgezet of nog worden opgedreven. Dit zal ook alle steun krijgen van alle partijen.

Maar een krantenartikel in Gazet van Antwerpen van 27 december 2012 was echter verontrustend. Volgens hun bronnen zijn er no-go zones voor controleurs van De Lijn voor enkele buslijnen en deeltrajecten om er geen controles op zwartrijden en andere inbreuken vast te stellen. Specifiek zou het gaan over de lijnen 23, de daaraan gekoppelde lijn 19, 30 en 34, die helemaal niet of slechts gedeeltelijk gecontroleerd worden om agressie te voorkomen. Eveneens volgens diezelfde krant wordt het personeel van De Lijn door haar directie met aandrang verzocht om over dergelijke kwesties te zwijgen omdat er geen geld is voor extra veiligheidsmaatregelen. De directie ontkent dat er niet of minder zou worden gecontroleerd alsook de vraag aan het personeel om hierover te zwijgen. De beschuldiging van Gazet van Antwerpen is zodanig zwaarwegend dat een onderzoek noodzakelijk is. Een onderzoek dient om de beschuldiging te ontkrachten of levert een bevestiging op. In dat geval zijn er zware ingrepen en maatregelen nodig.

Minister, het is niet de eerste keer dat het gerucht de ronde doet dat bepaalde lijnen verminderd of helemaal niet gecontroleerd worden. Hoe zult u vaststellen of dit gerucht al dan niet klopt en wat hebt u sinds 2 december 2012 al gedaan om dit te weten te komen?

De Lijn investeert om agressie en incidenten te vermijden en te verminderen. In hoeverre wordt er ook gezocht naar nieuwe methodes, technieken en samenwerkingsmogelijkheden?

We zien bij elke zware vorm van agressie dat de vakbonden hier terecht op reageren. Dikwijls wijzen ze op tekortkomingen. Kunt u duiden wat er uit de aangekondigde evaluatie is voortgekomen en wat daarvan al is uitgevoerd?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, we hebben gisteren al een deel van deze discussie gevoerd in de plenaire vergadering, met name over het veiligheidsbeleid en het sluitstuk dat daarbij hoort, met name of men op een bepaald moment mensen van de tram of bus moet kunnen zetten.

Iets anders is natuurlijk wanneer zou blijken dat er op bepaalde buslijnen helemaal geen controle meer zou zijn. Dat is een gerucht dat ik ook in Gent al heb gehoord over lijn 3. Ik heb me daarover bevraagd bij een aantal mensen die beroepshalve zulke controles doen. Zij hebben mij ten stelligste bevestigd dat dit helemaal niet zo is. Ik weet natuurlijk niet hoe de situatie in Antwerpen is. Het is echter een steeds terugkerend gerucht, dat ook door kranten wordt overgenomen, dat er op bepaalde lijnen geen controles meer zouden zijn. Ik geloof dat niet, maar ik wil wel luisteren naar uw antwoord. Wanneer het niet zo is, dan zou het wel goed zijn dat u of De Lijn heel duidelijk zegt dat dit niet zo is en dat die lijnen wel degelijk worden gecontroleerd om dat storende gerucht effectief de kop in te drukken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Toen ik dat krantenartikel las, was mijn eerste reactie dat dit wel echt gazettenpraat is. Wanneer echter een gerenommeerd collega als de heer Keulen daar een vraag over stelt, dan is er misschien toch meer aan de hand. Ik heb me niet verder bevraagd bij de Lijn en wacht ter zake het antwoord van de minister af. Ik hoop echter dat dit

niet echt is, en dat het effectief niet meer is dan gazettenpraat. Ik vind natuurlijk wel dat alle reizigers recht hebben op een veilige rit, al kunnen we natuurlijk niet alles vermijden. Ik hoop dat het gerucht over de no-go zones niet waar is, en als het niet waar is, dat u het dan ook snel de wereld uit kunt helpen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik ben heel blij dat de heer Keulen hier vandaag een vraag stelt over de no-go zones in Antwerpen. Als ik vandaag op die manier die vraag zou stellen, dan zou die door iedereen als een typische vraag van het Vlaams Belang worden beschouwd en gestigmatiseerd. Ik ben dan ook blij dat deze vraag uit de mond van de heer Keulen komt.

Ik heb al een vraag gesteld over het probleem van de controles op zwartrijden. Deze vraag sluit gedeeltelijk aan bij die van de heer Keulen. Mijn vraag ging over de manier waarop men bij De Lijn de controles uitvoert. Ik heb het dan over aangekondigde controles. Vorig jaar kondigde De Lijn met veel poeha aan dat zij in het kader van de begroting meer controles zou uitvoeren, ook aangekondigde controles. Ik ging ervan uit dat die controles zouden worden aangekondigd via de webstek van De Lijn. En inderdaad, ik heb daar ook gezien dat er op een bepaalde dag controles zouden zijn op een aantal lijnen.

Ik heb met verschillende controleurs van De Lijn gesproken. Zij bevestigen dat er een soort open en gesloten controle bestaat. Bij een gesloten controle gaat de controleur op het voertuig en voert hij een controle uit. Bij een open controle gaat de controleur op het voertuig, zegt hij dat hij controle komt doen, gaan de deuren open en kan iedereen uit het voertuig stappen. De reiziger krijgt dus de kans het voertuig te verlaten vooraleer gecontroleerd kan worden of hij wel over een ticket beschikt.

Minister, bent u op de hoogte van die open en gesloten controle? U hebt het altijd over aangekondigde en niet-aangekondigde controles. Maar die open en gesloten controles zijn nog iets anders. Wat is uiteindelijk nog de efficiëntie en doeltreffendheid van die open controles? Het zal bovendien een bom geld meer kosten, want voor open controles moet u evengoed controlepersoneel inzetten.

De voorzitter: Collega's, ik ben blij dat de heer Roegiers zich bij deze vraag heeft aangesloten. Het gaat immers om een fenomeen dat zich in heel Vlaanderen voordoet. Als de vraag alleen over Antwerpen of Gent zou gaan, zou ik ze afwijzen wegens lokaal probleem, maar de vraag werd nu heel algemeen gesteld.

Ik raad iedereen aan om eerst schriftelijke vragen te stellen en zo veel mogelijk informatie te verzamelen. Als die informatie niet voldoet, kunt u de minister daar vervolgens over ondervragen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, die go- en no-go zones zijn nieuw voor mij, net als de open en gesloten controles. Maar laat mij duidelijk zijn: dat kan voor mij niet. Ik vind, net als velen onder jullie, dat eenieder bij wijze van spreken het recht heeft om gecontroleerd te worden. Dat er lijnen zouden zijn waarop niet gecontroleerd wordt, kan voor mij niet. Ik heb daar intussen ook naar gevraagd bij De Lijn.

Ik heb voor jullie de resultaten mee van de monitoring van het derde kwartaal van 2012. Die zijn nieuw. Ze komen vanavond op de website. Ik zou het overigens goed vinden als u de heer Kesteloot en zijn mensen de kans zou geven om hier eens wat toelichting te komen geven en een aantal zaken duidelijk uit te klaren. Het is maar een suggestie. Het is twee jaar geleden dat hij gekomen is. De vorige monitoren hebben we zo bezorgd, maar ik merk dat je, als je geen bespreking doet in het parlement, een andere sfeer krijgt rond de monitor dan als men de kans krijgt om de monitor en de inspanningen hier toe te lichten.

Op 29 april en 6 mei 2010 hebben we hier van gedachten gewisseld over de evaluatie van het Veiligheidsplan van De Lijn. Op 29 april 2010 heeft de heer Kesteloot, toen nog geen directeur-generaal, de evaluatie toegelicht. Hij werd daarin bijgestaan door de heer Surmont, hoofd sociale veiligheid bij De Lijn Oost-Vlaanderen. Er werden toen door de leden enkele technische vragen gesteld. Op 6 mei 2010 werd de gedachtewisseling voortgezet. Toen was ook mevrouw Aelter aanwezig, coördinator sociale veiligheid van De Lijn. Zij heeft nu het monitoringverslag van het derde kwartaal opgesteld.

Er werd toen afgesproken om op geregelde tijdstippen de resultaten van de monitor en het Veiligheidsplan te komen toelichten in de commissie. Als vervolg op die afspraak werd op 3, 17 en 31 maart 2011 in de commissie van gedachten gewisseld over de recentste resultaten van de monitoring in het kader van het Veiligheidsplan. Het ging toen om de resultaten tot en met kwartaal drie van 2010. De heer Kesteloot werd toen bijgestaan door de heer Surmont. De heer Kesteloot heeft toen aangegeven dat de resultaten van de veiligheidsmonitor de basis zijn voor het bepalen van het te voeren beleid. Ik vind dat een zeer goede manier van werken. We doen dat ook zo met de wegen: je meet en vervolgens bekijk je hoe je moet ingrijpen.

De heer Kesteloot heeft toen letterlijk gesteld: “De resultaten van de Veiligheidsmonitor worden besproken in de stuurgroep Veilig op Weg, die mee bepaalt welke bijstellingen er aan het veiligheidsbeleid gebeuren. Zo worden jaarlijks een aantal actieplannen uitgewerkt om in te spelen op nieuwe trends en actuele ontwikkelingen. In 2011 zal zo extra aandacht besteed worden aan gauwdiefstallen.”

Op 20 april 2012 is het rapport van 17 april 2012 met de gegevens van de Veiligheidsmonitor 2011 overgemaakt aan het parlement. Er is toen vanuit de commissie geen vraag gekomen om dat te bespreken – geen probleem. De Lijn heeft toen wel voor het eerst een voorzichtige trendanalyse gemaakt. Daaruit bleek dat het wat beter gaat. Ik citeer uit het rapport: “Ondanks de stijging van het absoluut aantal meldingen, blijft het aantal aandachtsbuurten en ook de verdeling van deze buurten over de verschillende interventiefases in negatieve trend.” Dat betekent dus dat de aantallen niet toenemen.

Op 22 november 2012 was er de evaluatie van de beheersovereenkomst. Daar is ook gesproken over sociale veiligheid. Twee doelstellingen waren daarbij van belang. De eerste doelstelling is om het aantal aandachtsbuurten in fase 2 en 3 te doen dalen. Een tweede doelstelling is om het aantal gecontroleerde reizigers jaarlijks met 5 procent te doen stijgen. Ik ga ervan uit, mevrouw Van den Eynde, dat men dat niet doet door op een tram te stappen en “Controle!” te roepen, waarna iedereen uitstapt. Ik had daar nog nooit van gehoord. Dat lijkt mij iets raars en onwenselijks.

Ik citeer uit het commissieverslag van 22 november: “Men merkt dat de maatregelen tot een dalende trend hebben geleid. Dit is op zich uiteraard een positieve vaststelling. Er zijn een aantal aandachtsbuurten, onderverdeeld in fase 1, fase 2 en fase 3, in functie van de oplopende risicograad. Maar ook in fase 3, waarbij men een beroep doet op de gemeente en op het politiekorps voor permanente bijstand, is er een dalende trend vast te stellen.”

Wat hebben we bij de begrotingsbespreking nog gesteld over het aantal gecontroleerde reizigers? Op bladzijde 27 staat: “(...) met betrekking tot het aantal gecontroleerde reizigers heeft De Lijn een doelstelling. Voor dit jaar zit men flink voor op het vooropgestelde schema.”

De cijfers voor 2012 zijn vanmiddag binnengekomen. In heel 2012 heeft De Lijn 16 procent meer controles uitgevoerd in vergelijking met 2011. Dat is veel. Het gaat over 1.730.863 controles. De resultaten worden nu nog verwerkt. Ik heb dus enkel het ruwe cijfer over het aantal controles. Die vraag interesseerde mij immers ook wel, en ik wou u dat toch meegeven.

Ook heb ik de cijfergegevens tot en met het derde kwartaal van 2012 voor u mee. Er is sprake van drie trends. Ik zal u die monitor ook geven, digitaal. De meest recente gegevens tonen

aan dat de dalende trend van het aantal aandachtsbuurten zich blijft doorzetten. Niet alleen het aantal aandachtsbuurten neemt af, maar ook de verdeling van die buurten over de diverse interventiefases toont een dalende trend, zowel bij niveau 1, niveau 2 als niveau 3.

Ook is er een licht positieve trend waar te nemen bij de verhouding van het aantal gemelde feiten met beleidsfocus en het aantal gemelde feiten zonder beleidsfocus. Terwijl bij het begin van de registratie een op drie feiten een feit met beleidsfocus betrof, stellen we in 2012 vast dat dit een op vijf is geworden. Dat toont dus aan dat het beleid wel werkt. Het aantal feiten neemt af.

Wat over de daders wordt gezegd, was ook voor mij een verrassing. Er staat een heel interessante tabel in dit document over de incidenten en de vermoedelijke leeftijd van de daders. Daaruit blijkt dat het aandeel van de jongeren, dus mensen onder 18 jaar, sinds enkele kwartalen een dalende lijn vertoont. Dat lijkt me ook van belang.

De heer Jan Peumans: En de 60-plussers?

Minister Hilde Crevits: Dat aandeel blijft ook zeer laag. Het aandeel van de jongeren daalt aanzienlijk, en dat van de volwassenen groeit.

Op bladzijde 19 staat nog een interessante grafiek over de vraag wie de actoren zijn bij die incidenten. Zijn dat conflicten tussen reizigers en personeel? Zijn dat conflicten tussen niet-reizigers en personeel, bijvoorbeeld als er een aanrijding is tussen een bus en een auto? Zo zijn er dit jaar wel een paar gevallen geweest. Of zijn dat conflicten tussen reizigers onderling? We zien dan dat het aantal conflicten tussen reizigers en personeel daalt. Het aantal conflicten tussen niet-reizigers en personeel blijft ongeveer stabiel. De conflicten tussen reizigers onderling nemen echter toe. Men vermoedt dat dit komt door het aantal gauwdiefstallen, dat blijkbaar nog altijd een probleem blijft. U zult dat alles kunnen lezen in dit document, dat een dikke twintig bladzijden beslaat.

De meest voorkomende vormen van agressie in alle kwartalen zijn verbale agressie en diefstal zonder geweld of bedreiging. Dat komt overeen met wat ik u daarnet heb verteld.

Het gerucht dat er op bepaalde lijnen minder of helemaal niet zou worden gecontroleerd, heeft in de krant gestaan. Dat heeft me ook heel erg onaangenaam verrast. In november al heeft de heer Kesteloot bij de evaluatie van de beheersovereenkomst aangegeven dat De Lijn de nodige inspanningen heeft gedaan om het aantal gecontroleerde reizigers aanzienlijk te doen toenemen. Ik heb u net de cijfers gegeven, maar uit die cijfers kunnen we natuurlijk niet afleiden of dat gerucht klopt. Ik heb navraag gedaan bij De Lijn, en dat specifiek over lijnen 23, 19, 30 en 34, want over die lijnen had men het blijkbaar in de krant. De Lijn heeft me naar aanleiding van dat artikel formeel geantwoord dat ze intern het zogenaamde verminderde inzetten van lijncontroleurs heeft onderzocht. De Lijn heeft me ook formeel bevestigd dat er heel zeker controles zijn uitgevoerd op de lijnen in kwestie. Ik kan u daar nog geen verslag over geven. Die resultaten zullen officieel intern worden gerapporteerd op de volgende bijeenkomst van het subcomité sociale veiligheid, gepland in maart 2013. Dat is heel binnenkort. Misschien hebben we dan ook de resultaten voor het laatste kwartaal van 2012. Ik denk dat de heer Kesteloot en zijn mensen het wel zouden appreciëren, mochten ze dat alles dan hier nog eens kunnen komen uitleggen. Dat lijkt me opportuun.

Ik heb vroeger al uitgelegd dat heel de operationele inzet van de veiligheidsmaatregelen van De Lijn in elke entiteit wordt opgevolgd door het subcomité sociale veiligheid, dat werd opgericht in de schoot van het Comité voor Preventie en Bescherming op het Werk.

Ik kom tot de zoektocht naar nieuwe methodes, technieken en samenwerkingsmogelijkheden, en de rol van de vakbonden. Die zoektocht gebeurt in de schoot van de stuurgroep Veilig Op Weg, die op basis van de resultaten van de veiligheidsmonitor waakt over de implementatie van de veiligheidsmaatregelen. Zij gaan ook evalueren en bijsturen, als dat nodig is. De vertegenwoordigers van de werknemers kunnen op verschillende niveaus het sociaal

veiligheidsplan evalueren en mee bijsturen. Als men dus vindt dat bepaalde zaken moeten worden bijgestuurd, dan wordt dat daar in alle transparantie besproken.

Als u nog vragen hebt over controles op welbepaalde lijnen, mag u ze doormailen, wij kunnen laten navragen of er gecontroleerd wordt. Ik ga ervan uit en ik vind het ook echt elementair, collega's, dat er geen no-go zones zijn.

Dat van de open en gesloten controles, mevrouw Van den Eynde, is totaal nieuw voor mij, maar ik zal me daarover laten inlichten.

Ik meen dat dus dat het goed zou zijn om zodra de resultaten voor 2012 volledig binnen zijn en de interne bespreking over de controles gebeurd is, de heer Kesteloot en zijn mensen hier uit te nodigen om uitleg komen geven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u zegt dat er wordt gecontroleerd, maar of het nu minder of meer is dan anders, dat blijft onduidelijk. U zegt dat er gecontroleerd is en dat de cijfers in de loop van maart intern worden besproken bij De Lijn, maar de vraag blijft toch hangen of de aantallen nu verminderd zijn, op peil blijven of aangegroeid zijn. Zolang over de aantallen van de controles geen duidelijkheid is, blijft de vraag hangen of het gerucht klopt dat in de krant stond.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, toen ik sprak over open en gesloten controles, zag ik hier al een aantal collega's reageren dat die niet bestaan. U hebt er uw idee over, maar ik heb me toch ook laten informeren door controleurs van De Lijn die er dagelijks mee geconfronteerd worden. Ik heb hier nog al een vraag gesteld over hun werking. Vroeger heetten de lijncontroleurs trouwens plaatsbewijzentoezichters.

Als u ondertussen het verslag hebt gelezen van het Rekenhof over de selectie en de werking van het personeel bij De Lijn, dan kunt u daar ook heel goed uit afleiden dat elke entiteit op zich bepaalt op welke manier die het plaatsbewijzentoezicht of de controle uitvoert. Het laat een mogelijkheid open voor het standpunt dat ik hier verkondig over de open en gesloten controles. Het is echt zo, minister, dat er in elke entiteit op een andere manier te werk wordt gegaan voor het controleren van de tickets of plaatsbewijzen. Ik denk dat De Lijn zich in deze verstopt en de waarheid niet vertelt.

De voorzitter: Het verslag van het Rekenhof zal hier op 28 februari besproken worden.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, ik heb hier een formele bevestiging van De Lijn, want ik ben heel voorzichtig. De Lijn zegt dat er 16 procent meer controles uitgevoerd werden en dat het absoluut niet klopt dat er op de lijnen waarnaar u verwijst, geen controles werden gedaan. U hebt natuurlijk gelijk te willen weten of er minder of meer aandacht aan werd besteed. De Lijn kan nu nog niet zeggen hoeveel controles er geweest zijn. Op 30 maart wordt alles intern gevalideerd en ik stel voor om de mensen van De Lijn dan naar hier te roepen zodat we er volledige transparantie over kunnen krijgen.

Ik heb net een sms gestuurd met de vraag of men mij een trend kan geven, of er minstens evenveel gecontroleerd is. Ik ging ervan uit dat dat zo was. Als het antwoord nog tijdens onze zitting binnenloopt, zal ik u dat melden.

Ik herhaal dat men mij heeft gezegd dat er 16 procent meer controles waren in het totaal en dat er geen sprake van is dat er niet gecontroleerd zou worden op probleemlijnen. Maar ik begrijp uw vraag heel goed.

De heer Marino Keulen: De lijnen die ik heb genoemd, haal ik uit de krant. Ik hoop dat de krant haar bronnen heeft en niet zomaar ingaat op de eerste de beste querulant en daar haar woord of kopij voor leent.

Ik vind het een beetje raar dat De Lijn daar nog niet meteen op kan antwoorden. Het gaat hier over genummerde, duidelijk aangeduide lijnen, ze zouden toch heel rap kunnen zien op welke dag welke controleurs in de weer zijn geweest. Het kan toch niet onmogelijk zijn om zoveel weken na de feiten, te antwoorden hoeveel er in die periode op die lijnen werd gecontroleerd en hoeveel meer of minder dat is ten opzichte van het verleden. Ik vind het een beetje bizar dat dit niet kan. Ik vraag het niet in zijn algemeenheid, ik noem echt nummers van lijnen waarover de controverse ontstaan is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik begrijp u, mijnheer Keulen. Ik heb ook niet expliciet de vraag gesteld hoeveel controles er waren. De Lijn heeft me gezegd dat ze erover kan rapporteren, maar dat dit intern wordt besproken samen met alle cijfers. Ik denk dat ze het willen doen zoals ze het al altijd gedaan hebben.

De essentie van de veiligheidsmonitor is natuurlijk dat er extra aandacht gaat naar de moeilijkste wijken. Het zou volstrekt tegenstrijdig zijn aan de essentie van het veiligheidsplan als wordt beslist om in de moeilijkste wijken totaal niets meer te doen.

De precieze cijfers komen nog. U zult ze krijgen. Ik heb ze zelf ook nog niet gekregen. Men heeft me verteld dat ze worden besproken op de vergadering van het comité van 30 maart. Ik ga ervan uit dat er dan ook volledige transparantie over zal komen.

De heer Marino Keulen: Daar twijfel ik niet aan. Ik vind het alleen spijtig dat we tot april zullen moeten wachten voor iets dat statistisch gewoon eenvoudig meetbaar is.

Ik blijf deze methodiek eerlijk gezegd een beetje discutabel vinden. Zoiets keert zich trouwens tegen De Lijn, want ook in het geval dat ze meer heeft gedaan, komt dit nu niet tot uiting. Het was toch eenvoudig geweest om te zeggen: “kijk mensen, die inspanningen zijn gebeurd, het was zelfs meer of een status-quo”.

Minister Hilde Crevits: Ja, 16 procent meer.

De heer Marino Keulen: Ja, maar dat is op het totaal. Ik had het enkel over de probleemlijnen. Ik begrijp dat statistisch materiaal moet worden gevalideerd, maar er kan toch een antwoord gegeven worden op een parlementaire vraag. Voor een minister is een vraag per definitie een kans, maar deze vraag bood ook een kans aan De Lijn om deze kwakkel te laten verdwijnen. Nu laat De Lijn zelf de kwakkel bestaan. Ik vind dit onhandig. Met alle respect, dit is niet heel professioneel te noemen vanuit communicatieoogpunt. Dat keert zich tegen De Lijn en dat is spijtig.

De voorzitter: Minister, kunnen we van u de Veiligheidsmonitor krijgen?

Minister Hilde Crevits: Ja, die laat ik ronddelen.

De voorzitter: Daar zijn we heel blij mee. Ik stel voor dat iedereen die bekijkt en als het nodig is, kunnen we tijdens de regeling van de werkzaamheden verdere afspraken ter zake maken.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over radarverklidders
- 726 (2012-2013)

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, minister, eerlijk gezegd sta of stond ik zelf een beetje huiverachtig tegenover radarverklidders. Meer dan 350.000 bestuurders in ons land maken er ondertussen wel gebruik van. Zij vinden het allemaal de moeite om dat aan te kopen. Het voorbije jaar kwamen er maar liefst 85.000 van die Coyoteradarverklidders bij. Dat is een opmerkelijke toename.

We moeten er niet flauw over doen: het doel van zo'n radarverklidder, vanuit het perspectief van de fabrikanten, is om boetes te vermijden en niet om de verkeersveiligheid te verhogen. Maar als je die gebruikersaantallen ziet, denk ik: 'If you can't beat them, join them.' Veel automobilisten maken er nu gebruik van, waardoor een soort van communicatie ontstaat tussen de gebruikers. Er valt op die manier veel informatie over het verkeer te rapen. Het is een soort van 'crowdsourcing'.

De Franstalige omroep RTBF gebruikt het als waarschuwingssysteem voor de verkeersinformatie. In Frankrijk is er een kader gecreëerd, waardoor je niet de specifieke locatie van de flitscontrole mag meedelen, maar wel de zone. Daardoor krijg je een soort 'virtuele trajectcontrole' en vermijd je bruuske rembewegingen. Eerder spoor je bestuurders aan om minder snel te rijden in een bepaalde zone.

Minister, kunnen we die radarverklidders op een of andere manier gebruiken om onze verkeersveiligheid te verhogen? Kunnen we de informatie die zij verzamelen niet aanwenden voor het goede in plaats van voor het kwade, waarvoor ze oorspronkelijk bedoeld waren? Plant u initiatieven in dit verband?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Mijnheer D'Hulster, ik was toch verrast dat er vanuit sp.a een voorstel komt om een radarverklidder te gebruiken, officieel en wettelijk, in het kader van de verkeersveiligheid. Ik vond dat een vreemde vraag. Zelf wil ik stellen dat zo'n radarverklidder niet zo superveilig is. We weten dat heel wat chauffeurs bruusk op de rem gaan staan als ze voorbij die flitser komen. Dat veroorzaakt soms ongevallen.

Aan verkeersveiligheid werken via informatiesystemen is wel iets waar ik zeker voorstander van ben. We hebben daaraan al gewerkt in het parlement, denk maar aan Intelligent Transport Systems (ITS) en de resolutie daarover. Ik heb gemerkt dat er ook een ontwerp van decreet is binnengekomen in verband met ITS. We zullen daar de komende weken in het parlement en deze commissie nog kunnen aan werken.

Persoonlijk ben ik er voorstander van om meer via die systemen en via gps-informatiesystemen te werken. Gps-providers sturen op dit moment al heel wat informatie door, ook in verband met wegblokkeringen en andere zaken die de verkeersveiligheid in het gedrang kunnen brengen. Gps en ITS kunnen bijkomende mogelijkheden scheppen voor intelligent en veilig verkeer. Op dat vlak moeten we volgens mij meer inzetten dan op de radarverklidder.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik stel me de vraag of dat de veiligheid zal verhogen. Dat mensen op voorhand weten dat er controles zijn, zou vermijden dat ze plots remmen. Dat wordt als argument gebruikt.

Uit een reportage in Volt, wat natuurlijk niet wetenschappelijk is, bleek dat de mensen die gebruikmaken van zo'n radarverklidder, vaak juist degenen zijn die aan overdreven snelheid rijden. Overdreven snelheid blijft een van de grootste oorzaken van verkeersongevallen. Dat lijkt mij dus niet de goede richting uit te gaan. Minister, bestaan er cijfers van het percentage

ongevallen dat te wijten is aan plots remmen voor flitspalen of snelheidscontroles? Dat kan misschien ontvullerend werken.

In welke mate heeft dat systeem een toegevoegde waarde? Er is recent een systeem geïnstalleerd voor het detecteren van files en calamiteiten. Daarnaast zijn er de berichten van Touring. Volstaat dat niet? Ik sluit me ook aan bij de vraag van mevrouw Smaers om iets te doen met de samenwerking met gps-fabrikanten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik heb er geen probleem mee dat wordt aangekondigd dat er controles zijn, maar de subjectieve pakkans moet wel voldoende groot blijven. De ideale situatie is dat je weet dat je in een zone zit waar gecontroleerd wordt, maar niet waar en hoe er precies gecontroleerd wordt.

Er loopt momenteel een langdurig onderzoek naar het effect van flitspalen op snelwegen. Waarom duurt dat zo lang? We moesten een zone nemen zonder paal. Vervolgens hebben we een paal geplaatst, en dan moesten we zes maanden lang controleren ter hoogte van de paal én een beetje verderop. Dat onderzoek komt er dus in elk geval, mevrouw Eerlingen.

Het ideale systeem, zeker langs snelwegen, is trajectcontrole. Zelfs als je kliksysteem meldt dat je een zone met trajectcontrole in rijdt, zul je je toch, bijvoorbeeld in het geval van de E40 nu, ettelijke kilometers aan de snelheid moeten houden. Dat lijkt mij een goede manier om ervoor te zorgen dat mensen zich aan de snelheidsbeperkingen houden.

Mijnheer D'Hulster, die samenwerkingen zijn niet zo evident. Coyote heeft al gevraagd om mij eens te spreken. Dat is nog niet gebeurd, ik denk er nog over na. Maar als die verkeerssystemen en operatoren data kunnen aanleveren, kan dat mijns inziens een toegevoegde waarde bieden, maar dan moeten die data wel bijzonder betrouwbaar zijn. Ik heb de voorbije jaren nu net zwaar geïnvesteerd in het verzamelen van goede data. Er zijn de indicatoren op ons wegnnet, we kunnen de files bepalen. Wij kunnen eigenlijk al heel veel zien.

Ik ben dus nog niet overtuigd van de meerwaarde, maar ik denk wel na over een beleidskader dat een verkeersdataplatform uitbouwt. Als we een grote set data hebben, die van overal komen en die betrouwbaar en complementair zijn, kunnen we gaan professionaliseren. Misschien kan ik daar dus wel iets mee doen. We zullen straks nog het ontwerp van decreet rond de intelligente systemen bespreken. In dat kader moeten we die bestaande technologische mogelijkheden onderzoeken.

Mijnheer D'Hulster, naast het dataplatform kunnen we snelheidsanalyse en de analyse van betrokkenheid bij ongevallen gaan doen. Over de snelheidsanalyse zouden we een subjectieve enquête kunnen doen en het gedrag van actieve gebruikers van radarverklidders bevragen. Ze moeten nog willen meewerken ook natuurlijk. Daarnaast kunnen we objectieve metingen doen om na te gaan hoe bestuurders reageren op een detecteerbare radar. We gaan die resultaten natuurlijk hebben als we de resultaten van de flitspalen hebben, want die zijn ook aangekondigd. Het rem- en optrekgedrag zal daar min of meer hetzelfde zijn.

Er zijn nog veel vragen, mijnheer D'Hulster. Het is goed dat u de vraag stelt. Ik heb nog geen formeel overleg gepland met de andere gewesten omdat mijn visie nog niet helemaal gevormd is. Ik zie een paar opportuniteiten, maar het is nog zeer voorzichtig. Ik ben nog niet overtuigd van het feit dat samenwerken de oplossing is. Misschien zal ik het gesprek wel aangaan. Misschien ben ik nog niet volledig geïnformeerd over alle mogelijkheden van de systemen.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik dank u voor uw antwoord, minister, en ook mevrouw Smaers. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits. Gelach)*

Ik deel uw voorzichtigheid. Het is alleen dat er 350.000 mensen in ons land rondrijden met zo'n radarsysteem. Het zou dwaas zijn om daar blind voor te blijven. We moeten minstens nadenken over de informatie-uitwisseling en of we daar iets kunnen mee doen. Mocht u een gesprek hebben, dan krijgt u daar misschien beter zicht op. Los daarvan staat mijn fractie volledig achter de rol van de overheid om de communicatie tussen de wegen en de gebruikers te bevorderen, zoals de intelligent speed adaptation (ISA) en ITS. We kiezen ervoor om volop daarop in te zetten. Ik ben benieuwd hoe die zaken gaan evolueren.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik heb best wel begrip voor de twijfel die nog in uw antwoord zit over de mogelijke opportuniteit van Coyote. In dat verband had ik graag uw mening gekend of het, in afwachting van een duidelijke visie die u zelf daaromtrent ontwikkelt, opportuun is dat Coyote volop reclame voert op de trams en de bussen van De Lijn. Dat doen ze. Ik heb u daar een schriftelijke vraag over gesteld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat reclame betreft, is er bij De Lijn een duidelijk reglement over wat kan en wat niet kan. De zaken die kunnen, die mogen. Het is belangrijk om inkomsten te krijgen bij De Lijn. Ik wil me gerust eens bevragen of dat strijdig is met een van de voorwaarden. Ik weet dat een aantal zaken niet kunnen. Ik heb er op dit ogenblik geen idee van of dat tegen de statuten zou zijn.

Zelf ben ik daar nogal strikt in zoals ik dat ook ben met de taalregels. Als er statuten zijn, moet je ze toepassen. Als je vindt dat er moet worden gewijzigd, dan moet je een verandering aanbrengen. Ik heb u ook niet gemeld dat ik een en ander wil wijzigen. Ik vind dat we eens moeten nadenken over wat wel en niet kan als reclame op de bussen van De Lijn, maar dan eerder dat er wat meer moet kunnen dan minder. Ik merk dat er nog enorme kansen liggen om extra inkomsten te hebben via deze weg.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van het strooiplan - 730 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, ik ga mijn voorbereide vraag niet helemaal voorlezen. Ik heb geen kritiek op het strooiplan als zodanig. Minister, op een zeker ogenblik is er een signaal gekomen vanuit het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) dat men materiaal te weinig heeft. Het gaat over onvoldoende ruimers.

Wat is er aan de hand? Het verwijt was dat we grof zout gebruiken. Om grof zout te gebruiken, heb je voldoende verkeer nodig om het zout te kunnen inrijden en op die manier de sneeuw weg te krijgen. Het zou doelmatiger zijn als men zou werken met fijn zout. Voor je dat uitstrooit, moet er eerst sneeuw worden geruimd.

De diensten zeggen dat de minister inderdaad een strooiplan heeft, dat er is aangekondigd dat er zou worden geïnvesteerd in sneeuwruimers, maar er zijn er onvoldoende om te werken met fijn zout. Op die manier kan men de wegen beter openhouden en de mobiliteit en doorstroming van verkeer waarborgen in omstandigheden waarbij de temperatuur tot -5 graden Celsius is. We praten niet over Siberische toestanden, maar over normaal winters weer. In januari of februari is dat niets om van achterover te vallen.

Minister, is er nu wel geïnvesteerd in sneeuwruimers zoals u in het verleden verklaarde, of is Vlaanderen niet in staat om sneeuw te ruimen zoals het departement Mobiliteit en Openbare

Werken (MOW) laat uitschijnen? Indien wel voorzien is in die sneeuwruimers, hoe is dit opgenomen in het strooiplan of zat dit er niet in? Indien er wel in voorzien was in het strooiplan, wat is er dan misgelopen? Men riep op om thuis te blijven. Ik ben zelf op de weg geweest. Het was ongeveer -4 graden Celsius, in het oosten van het land. Het is daar net iets kouder dan in de rest van het land, maar dat is nu ook weer niet van die aard om te zeggen dat iedereen binnen moet blijven omwille van het barre weer.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik moest die ochtend in Haacht zijn en dat is me gelukt omdat de sneeuw zo vers was. Eigenlijk heb ik weinig negatiefs van de sneeuw ondervonden. Bij de eerste echte winterprik dit jaar is globaal genomen het sneeuwruimen zeer goed verlopen. Behalve misschien die ene zondag, mijnheer Keulen, een dag waarop heel veel mensen niet moeten werken. Ik zou het toch een beetje in het juiste perspectief willen plaatsen.

Dit jaar is het me voor het eerst sterk opgevallen dat er op fietspaden van gewestwegen goed is gestrooid, weliswaar niet overal. Is er al een analyse gemaakt van het strooien op de fietspaden op de gewestwegen in Vlaanderen, hoe de gemeenten hebben gereageerd en of er effectief veel gefietst is? Bij ons werd er redelijk veel gefietst in vergelijking met vorige winters. Dat is een perceptie van mezelf. Ik weet niet of ze terecht is. Ik wil het element fiets even aan bod brengen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik herinner me 20 januari ook nog heel goed. Het was zondag. Ook bij ons was de weg niet vrij, ook de E313 niet. Tegen de avond was die wel helemaal vrij. Wellicht zorgt men uit efficiëntieoogpunt ervoor tegen maandag, als iedereen de baan op moet, de weg vrij te hebben. Het is gewoon een bedenking die omstreeks 20 januari 2013 bij mij is opgekomen.

Mijn bijkomende vraag ligt in de lijn van de vraag die mevrouw Brouwers net over de fietspaden heeft gesteld. Hoe is het pekelpject geëvalueerd? Ik meen me te herinneren dat het pekelen zou worden gebruikt om wegen op moeilijkere momenten sneeuwvrij te maken. Het was de bedoeling hiermee succes te oogsten en zeker ook eens te proberen op deze manier fietspaden te ruimen. Wat zijn onze ervaringen met het pekelen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, het is dit jaar goed verlopen. Indien het lukt tijdens de spits goed te ruimen, is de reden dat de sneeuw op het juiste moment is gevallen. Als het niet lukt, is het daarentegen de fout van de administratie. Als het nog eens fel zou sneeuwen tijdens de spits, sluit ik niet uit dat we enorme problemen zouden krijgen.

Deze dag viel voor mij tijdens de nieuwjaarsperiode. Ik heb toen, met inbegrip van die dag, enorm veel toespraken gehouden. Wat die dag betreft, ben ik een ervaringsdeskundige. Ik zal straks nog op mijn ervaringen terugkomen.

Ik ben nu vijf jaar bevoegd voor deze materie. Tijdens die periode is het strooiwerk enorm geprofessionaliseerd. Ik apprecieer trouwens ook zeer sterk de samenwerking tussen mijn diensten en de diensten van de federale politie en de weersvoorspellende diensten, het Koninklijk Meteorologisch Instituut en de Meteo Wing. Dat wordt soms wat onderschat. Iedereen kan zich al eens vergissen, maar alle diensten hebben samengewerkt. De crisisteam zijn op de juiste momenten geactiveerd. Ook die zondag hebben die diensten gedurende heel de nacht gewerkt. Ten gevolge van bepaalde omstandigheden zijn de wegen soms wat later vrijgemaakt.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) beschikt over 269 sneeuwshoppen die op vrachtwagens kunnen worden gemonteerd. Het is belangrijk dit hier toch eens te vermelden. De heer Keulen heeft terecht vermeld dat het veel langer duurt als tijdens hevige sneeuwval enkel wordt gestrooid. Het is beter te ruimen en dan te strooien. De gemeenten hebben op dit vlak trouwens ook nog veel te leren. Aangezien ik nu toch de vergelijking heb kunnen

maken, wil ik deze bedenking ook even naar voren brengen. We hebben 269 sneeuwschoppen die op vrachtwagens kunnen worden gemonteerd. Dit maakt het mogelijk bij sneeuwval eerst te ruimen en meteen daarna te strooien.

De voorbije twee jaar hebben we ongeveer honderd sneeuwschoppen gekocht. Indien het nodig blijkt, huurt het AWW daarnaast ook bijkomende sneeuwruimers van aannemers. Ik heb met een aantal aannemers gesproken. Aangezien zij speciaal in die sneeuwruimers hebben geïnvesteerd, vinden zij het zeer belangrijk dat wij deze beleidslijn aanhouden. Ze gaan er immers van uit dat het materiaal waarin ze hebben geïnvesteerd, ook zal worden gebruikt.

Ik heb een aannemer ontmoet die vorig jaar een pekelsproeier heeft gekocht. Hij mocht immers aan het proefproject deelnemen. Aangezien het vorig jaar niet voldoende heeft gesneeuwd, is zijn investering blijven staan. Dit jaar heeft hij wel kunnen werken.

De strooiwagens die niet over een sneeuwruimer beschikken, worden op de minst drukbereden gewestwegen ingezet. Zodra de hoofdwegen berijdbaar zijn, worden ook die minder drukbereden gewestwegen geruimd.

Dit neemt niet weg dat we er op zo kort mogelijke termijn voor moeten zorgen dat al onze strooiwagens worden geautomatiseerd. Dat is momenteel nog niet voor alle wagens het geval. Ik moet mijn budgetten efficiënt inzetten. We kopen er elk jaar een paar bij. We zien dat dit een goede zaak is. We verbruiken immers minder zout.

We moeten ervoor zorgen dat al onze machines over sneeuwschoppen beschikken. We hebben er nog niet genoeg voor alle wagens. Langs een aantal trajecten wordt bijgevolg nog gestrooid en pas later geruimd. Op die plaatsen blijft de sneeuw wat langer liggen.

Het is absoluut de bedoeling om er nog voor het einde van deze legislatuur voor te zorgen dat alle vrachtwagens sneeuwschoppen krijgen en worden geautomatiseerd. Wat dit punt betreft, wil ik de legislatuur in 2014 met een gerust gemoed kunnen beëindigen.

Zodra er voldoende sneeuw ligt om te ruimen, worden alle beschikbare sneeuwplougen ingezet. Het gaat dan om ongeveer 3 centimeter sneeuw. In eerste instantie mag een district hier zelf over beslissen. We beschikken nu echter ook over een crisisteam. Het winterteam of het provinciaal team kunnen hier ook beslissingen over nemen.

De zaterdag voor die bewuste zondag is een persbericht verschenen. We hebben de mensen die niet buiten moesten zijn, aangeraden zo veel mogelijk binnen te blijven. We hebben dat gedurfd omdat het om een zondag ging en de mensen bijgevolg toch niet moesten werken. Dergelijke beslissingen worden niet door districten genomen, dat is een centrale beslissing.

Hierbij wordt geen rekening gehouden met het beschikbaar materiaal. Het is gewoon een reistip voor de mensen. We hebben gemerkt dat dit ook werkt. Ik heb gedurende heel die zondag positieve commentaren gehoord. Veel mensen hebben hier enorm van genoten. Ik heb 's avonds zelf ook nog een lange wandeling in de sneeuw gemaakt.

Ik moest gedurende die zondag ook nog de baan op. Dat heeft me meer tijd gekost. Ik heb zelf vastgesteld dat het ruimen beter is verlopen in de ene provincie dan in de andere en in het ene district dan in het andere. Ik moest in Oost-Vlaanderen zijn. Daar lagen de gewestwegen er schitterend bij. In West-Vlaanderen was het iets minder. *(Opmerkingen)*

Ik ben niet in Limburg geweest. Ik kan me indenken dat bepaalde gewestwegen er daar beter dan andere bij lagen.

Ik wil nog even een verzachtende factor aanhalen. We hebben dit ook op de snelwegen vastgesteld. Indien het hevig sneeuwt en blokrijden is onmogelijk, is het ideaal op elk rijvak over een strooier met een sneeuwschop te beschikken. Die kunnen dan met drie naast elkaar rijden, de weg vrijmaken en strooien. Dit kan echter niet overal.

Op bredere gewestwegen gaat het om een machine die traag rijdt en een bepaald traject volgt. Daarna moet diezelfde machine nog over de andere rijstrook rijden. Dat gaat trager. Als het hevig sneeuwt en er weinig verkeer is, lopen we het risico dat alles al weer vol sneeuw ligt tegen het tijdstip waarop de machine weer aankomt. Dat moet nog worden verfijnd.

Het ging ditmaal om een zondag. Er was die dag minder verkeer. Het zout werkte minder snel in. We hebben de effecten hiervan gezien. Dit betekent niet dat het strooiplan niet werkt. Ik weet dat niemand dat hier heeft beweerd, maar die stelling zou ook absoluut niet kloppen.

Op 19 januari is op basis van de weersvoorspellingen om half 5 beslist om het winteractieprotocol (WAP) te activeren. Dat betekent dat er onmiddellijk gecommuniceerd wordt met al wie op de weg moet zijn. Op zondag 20 januari was er aanhoudende sneeuwval over een langere periode. De sneeuw viel in heel Vlaanderen. Hierdoor moesten er meerdere ruim- en strooi beurten worden uitgevoerd. Gelet op de prioriteiten, zijn dus eerst de grote wegen, de snelwegen, vrijgemaakt en vervolgens pas de gewestwegen.

We moeten ook eens nagaan hoe de ruimactiviteiten in andere landen gebeuren. Daar wacht men soms tot de sneeuw bui voorbij is om dan alles te ruimen. Wij ruimen onmiddellijk bij sneeuwval, wat iets langer duurt en misschien wat minder efficiënt is. Door het ruimen moest men ook aan een lagere snelheid rijden.

Specifiek voor de N78 – ik weet dat de voorzitter niet graag heeft dat ik op een specifiek geval inga – zijn er zaterdagavond inspecties uitgevoerd, evenals vanaf 4 uur 's zondagochtend. Langs die weg zijn er zes verschillende strooi trajecten. De aannemers werden meteen opgeroepen en elke aannemer heeft zijn traject drie tot vier keer gedaan tot de weg open en vlot berijdbaar was. Er zijn ook fiches van welke aannemer welk traject heeft gedaan. Tegen de late namiddag waren alle gewestwegen vrij, alhoewel het enkele uren moeilijk is geweest. Er is dus goed gewerkt. Zaterdagavond hebben we een mail gekregen van een van de woordvoerders van Touring Mobilis die ons gefeliciteerd heeft voor het werk. Die man moest dat niet doen, maar heeft dat toch gedaan. Mijn diensten waren daar erg tevreden mee.

Ook voor het ijs- en sneeuwvrij maken van de fietspaden langs gewestwegen worden aannemers ingeschakeld. Ik heb zelf gemerkt dat vrijliggende fietspaden relatief goed vrij zijn gehouden, maar dat vooral aanliggende fietspaden een probleem zijn. Men ruimt en de sneeuw hoopt zich op tot halverwege het aanliggend fietspad. Dat is niet goed en niet veilig. Omdat ik kwaliteitsverschillen heb gezien van district tot district, heb ik een enquête gestuurd naar alle Vlaamse burgemeesters om te vragen naar hun appreciatie over het ruimen van de fietspaden. Het kan misschien nog sneeuwen, en dan is het misschien nodig om extra aannemers te sturen.

De resultaten van de enquête zijn zeer voorlopig. Er hebben 165 gemeenten meegedaan aan de enquête. Dat is meer dan de helft. Men doet dus de moeite om ze in te vullen. 38 procent van de respondenten vinden dat alle fietspaden langs de gewestwegen in hun gemeente goed sneeuw- en ijsvrij zijn gemaakt. 42 procent vindt dat de meeste fietspaden goed sneeuw- en ijsvrij zijn gemaakt. 6,7 procent vindt dat ze niet goed zijn vrijgemaakt. 3 procent is absoluut ontevreden. Een op tien gemeenten is dus vrij negatief, negen op tien is tevreden. Ik heb die resultaten bij omdat ik kon vermoeden dat er vragen over zouden worden gesteld.

Men is er ook van overtuigd dat die behandeling resultaat heeft. 38 procent vindt dat de vrijliggende fietspaden beter worden behandeld dan de aanliggende. De inschatting die ik zelf had gemaakt, is juist. Er is dus een probleem bij de aanliggende fietspaden. Het zijn vaak dezelfde problemen die terugkeren. Er zijn ook burgemeesters en schepenen die vinden dat aanliggende fietspaden moeilijk sneeuwvrij te krijgen zijn. Ik ben het daar niet mee eens. Men zegt dat het verkeer de sneeuw op de aanliggende fietspaden duwt, maar volgens mij is het een kwestie van breed genoeg ruimen. Ik vind dat we er moeten aan werken. Men heeft me ook al eens gezegd dat de schoppen niet breed genoeg zijn, maar dan moet men ze maar breder maken.

Wat wel een knelpunt is, is dat mensen de sneeuw van het voetpad ruimen en op het fietspad gooien. Dat is vreselijk voor fietsers. Er zijn dus nog wel wat praktische knelpunten: het vrijmaken van bruggen over de kanalen, vrijliggende fietspaden op ronde punten. Ik hoop dat de andere gemeenten hun analyse nog bezorgen, want het is voor mij wel nuttig om zo efficiënte instructies te geven voor de volgende veeg- en strooirondes. Gemeenten weten soms ook niet welke aannemer verantwoordelijk is. We moeten daarover beter communiceren zodat de gemeenten zelf ook de aannemer kunnen contacteren bij problemen.

Ik heb een week geleden gecommuniceerd over het pekelsproeien op fietspaden. De resultaten van het pekelsproeiproject zijn positief. Als je zout en water op een fietspad strooit, zal het fietspad minder aanvriezen. Als je veegt en strooit op een fietspad, en er is alleen maar zout, dan heb je een grote kans dat het opnieuw zal aanvriezen. Als je er water bij mengt, dan is het vriespunt wat lager. Dat is dus positief. De evaluatie is voorlopig positief. Zeker voor de fietspaden moeten we nagaan of we dat kunnen uitbreiden. We moeten wel uitzoeken wat de meerkost is, wat de investeringen zijn. Dit moet nog definitief worden geëvalueerd.

Voor pekelsproeien heb je minder zout nodig. Dat kan in de toekomst worden uitgebreid voor fietspaden. Het kan een goed alternatief zijn, maar het vraagt weer een aangepast stuk op de machine. We moeten dus planmatig en budgettair uitzoeken of we dat overal kunnen doen. Zijn er tuinaanleggers of landbouwers die dat voor ons kunnen doen, zonder extra investeringen? Die bevraging loopt op dit moment.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, voor de rest heeft dat strooiplan goed gewerkt. Fair enough om dat publiek toe te geven. Uw diensten hebben dan licht overdreven gecommuniceerd, want ze zijn meteen in het defensief gegaan door te zeggen: “Don’t shoot the pianist. We willen wel, maar we hebben onvoldoende sneeuwruimers om daar efficiënt op in te spelen.”

Het verhaal van grof en fijn zout hebt u onbeantwoord gelaten. Je moet eerst met sneeuwruimers de sneeuw wegschuiven om het dan met fijn zout te behandelen, waardoor de sneeuw snel weg is. Fijn zout werkt sterker dan grof zout, in tegenstelling tot wat de benaming doet vermoeden.

Minister, u moet een aantal zaken intern met uw eigen diensten doorspreken, want ze hebben mij de argumenten aangereikt voor mijn vraag om uitleg. Er zijn sneeuwruimers, maar er zijn er onvoldoende. Het is dan toch niet zo erg als ze zelf hebben laten uitschijnen in een reactie.

De heer Jan Peumans: Minister, is er een positieve correlatie bij de burgemeesters tussen de kleur van de burgemeester en de manier waarop die heeft geantwoord?

Minister Hilde Crevits: Ik weet dat totaal niet. Ik heb deze middag aan mijn mensen gevraagd of ze al resultaten hadden van die enquête, want ik was van plan om dat over twee weken te communiceren. Ik heb geen lijst van wie er heeft geantwoord, of wie er mij heeft opgehemeld. Daar heb ik geen belang bij. Het gaat over het Agentschap Wegen en Verkeer dat zijn werk goed doet. Ik heb de vragen gesteld om de kwaliteit te kunnen verbeteren.

Ik heb wel gemerkt dat sommige burgemeesters mij hebben gemaïld met foto’s van waar het goed en waar het minder goed was. Ze zijn zeer creatief om dit allemaal te tonen, en dat is ook goed. Het zal bij hen de aandacht stimuleren voor het onderhoud van de fietswegen. Dat is de bedoeling van zo’n enquête. Hier zitten al minstens twee burgemeesters die kunnen melden of ze hebben geantwoord.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■