

vergadering **C169 – OPE15**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 maart 2013

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking van de Vlaamse steden en gemeenten met De Lijn - 59 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van de aanbeveling van de ombudsman aangaande anderstalige reclame op bussen van De Lijn - 1085 (2012-2013)	17
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van maatregelen voor de aanpak van files - 1127 (2012-2013)	19
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over corporate governance bij het Havenbedrijf Antwerpen - 1231 (2012-2013)	25
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het crisisberaad met betrekking tot het winterplan - 1193 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsknoop bij winterweer - 1197 (2012-2013)	36

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

**Interpellatie van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de samenwerking van de Vlaamse steden en gemeenten met De Lijn
- 59 (2012-2013)**

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, geachte leden, het gaat dezer dagen hard voor De Lijn. De berichten en vragen volgen elkaar in sneltempo op. Wellicht zullen diverse collega's dat alles ook vanuit diverse oogpunten benaderen. Aan het begin van deze interpellatie wil ik zeer duidelijk zeggen dat mijn bezorgdheid al de hele tijd dezelfde is, namelijk de bezorgdheid over het uitbouwen van een snel, comfortabel en efficiënt openbaarvervoersnet in Vlaanderen.

Minister, ik interpelleer u hier vandaag over de resultaten van de enquête over de samenwerking tussen De Lijn en de Vlaamse steden en gemeenten. Op de eerste plaats wil ik u daarbij bedanken. Het is immers dankzij u dat die enquête er is gekomen. Ik heb begrepen dat het niet dankzij u is dat de resultaten ervan naar buiten zijn gebracht, maar ze zijn wel naar buiten gebracht. Ze zijn via de website publiek gemaakt, en zo heb ik er kennis van kunnen nemen.

Ik ben ze eigenlijk op het spoor gekomen door een wat onschuldig artikel in het blad van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), waarin werd aangekondigd dat die enquête eraan kwam. U weet dat ik u in het verleden al een paar keer schriftelijk heb ondervraagd over die resultaten. Ik heb zo geprobeerd al een tipje van de sluier opgelicht te krijgen, maar u had die resultaten niet. In het blaadje van de VVSG stond te lezen dat er in april en mei vijf provinciale dagen zullen worden gehouden, waarop de VVSG en De Lijn samen een aanbod zullen doen aan de steden en gemeenten om de samenwerking verder te optimaliseren. Ik heb ook begrepen dat daar nu nog verder werk van wordt gemaakt en dat er ook een soort samenwerkingsovereenkomst tussen De Lijn en de VVSG zal worden gesloten.

Ondanks dat alles baren de resultaten van die enquête me toch wat zorgen. Ze zijn immers niet goed. Ik vind dat steden en gemeenten een bevoorrechte positie hebben als het gaat over het doorgeven van klachten. Vreemd genoeg percipiëren heel wat mensen, alleszins in mijn stad, Gent, immers het openbaarvervoersaanbod nog steeds als iets dat door de stad wordt georganiseerd en aangeboden, en niet zozeer door het Vlaamse Gewest en een zelfstandige entiteit als De Lijn. In eerste instantie zijn het dus heel vaak die steden en gemeenten die klachten binnenkrijgen. Ik meen dus dat ze de perfecte verwoorders zijn van die klachten die reizigers heel vaak hebben.

Dat heeft dus geleid tot een resultaat dat eigenlijk niet zo goed is, en dat een voorloper was van de resultaten van de reizigersenquête, waaruit eveneens is gebleken dat die tevredenheid bij de reizigers er fors op achteruit is gegaan. Het lijkt me dus een constante dat er – ik zal het zeer beleefd uitdrukken – nogal wat zorgen zijn bij de gebruikers van het openbaar vervoer en de steden en gemeenten.

Ik kom meteen tot de belangrijkste conclusie van die enquête bij de steden en gemeenten. De algemene tevredenheid is laag: slechts 42 procent van de gemeenten is tevreden of zeer tevreden. Weinig gemeenten zijn echt ontevreden. Een grote groep gemeenten is gematigd tevreden. Gemeenten zijn bijgevolg niet geneigd om een samenwerking met De Lijn aan te bevelen. Spontaan benadrukken ze de nood aan communicatie, overleg en begrip van de lokale situatie.

Ik vermoed dat de collega's ondertussen allemaal die enquête hebben kunnen vinden op de website van De Lijn. Wat mij alleszins opviel, was dat het de grote steden en de zeer landelijke gemeenten zijn die het minst tevreden zijn. Dat is zeer vreemd. Bij de vijf grote

centra is er sprake van 33 procent die geen samenwerking met De Lijn zou aanraden. Bij de landelijke gemeenten is dat 22 procent, toch nog altijd een op vijf gemeenten.

Als we dan de algemene tevredenheid loslaten en gaan kijken naar de aspecten, dan zien we mijns inziens meteen waar de knelpunten zitten. Als het gaat over overleg met betrekking tot de besparingen, dan is de score 34 procent. Voor de communicatie over de besparingen is dat 26 procent. Ik lees de aspecten van het aanbod in het algemeen en de samenwerking bij de aanpassing samen: voor de beide aspecten is telkens 12 procent van de steden en gemeenten niet tevreden.

De Lijn gaat er bij deze enquête terecht van uit dat de gemeentebesturen een van haar belangrijkste partners zijn. Ik citeer uit het document van De Lijn: “Gezien de vele thema’s waarvoor De Lijn de medewerking van de gemeenten nodig heeft om haar klanten – de reizigers – tevreden te stellen, is een goede relatie met de gemeenten ook onontbeerlijk.” Des te teleurstellend is de vaststelling dat die belangrijke partners zo ontevreden zijn over de informatie en communicatie door De Lijn. Ik heb daarnet die cijfers gegeven. Wel zijn de steden en gemeenten lovend over de aanpak van De Lijn bij omleidingen en over samenwerking via rechtstreekse contactpersonen. Die omleidingen zijn een veel voorkomend probleem.

Opvallend vind ik ook het vastgestelde verschil tussen de diverse entiteiten van De Lijn. Zo zijn gemeenten in de provincie Vlaams-Brabant een stuk tevredener over De Lijn – 59 procent – dan die in Antwerpen en Oost-Vlaanderen. Dat zagen we ook terug in de tevredenheidscijfers van de reizigers zelf. Ook daarbij scoorden Antwerpen en Oost-Vlaanderen het laagst. De reizigers in Vlaams-Brabant bleken veel tevredener te zijn. Uit die vermaledijde cijfers, die weliswaar nog niet zijn gevalideerd, maar toch een tipje van de sluier oplichten, blijkt ook dat de cijfers over doorstromingsmaatregelen, stiptheid enzovoort er in Vlaams-Brabant fors op vooruit zijn gegaan. We zien dus een directe correlatie tussen snelheid, stiptheid en comfort enerzijds en de tevredenheid bij reizigers anderzijds. Blijkbaar heeft men daar in Vlaams-Brabant echt werk van gemaakt en is men erin geslaagd een sprong voorwaarts te maken, wat meteen uit die cijfers blijkt.

Het gevolg van de lage algemene tevredenheid is dat slechts 15 procent van de gemeenten een samenwerking met De Lijn zou aanbevelen en dat maar liefst 37 procent dat niet zou aanraden. Als wordt gevraagd wat De Lijn kan verbeteren, komen respectievelijk ‘communicatie’, ‘overleg’, ‘aanbod’, ‘bussen’ en ‘beter’ als top vijf van de meest vernoemde begrippen uit de word cloud.

Minister, ik ga ervan uit dat de doelstelling van de gehouden tevredenheidsmeting niet enkel het verzamelen van gegevens en het in kaart brengen van de huidige samenwerking was. Het moet uiteraard de bedoeling zijn om te komen tot een gevoelige verbetering van de communicatie en dienstverlening van De Lijn aan die 308 Vlaamse gemeente- en stadsbesturen. Kunt u de voornaamste conclusies uit de tevredenheidsmeting over de samenwerking tussen de Vlaamse steden en gemeenten en De Lijn omstandig duiden? Welke beleidsconclusies trekt u uit deze studie? Welke mogelijkheden ziet u om het samenwerkingsmodel tussen de steden en gemeenten en De Lijn te verbeteren?

Welke conclusies trekt De Lijn zelf uit deze studie en tot welke beleidsacties zal de Vlaamse openbaarvervoermaatschappij overgaan? Meent u dat in de toekomst een reorganisatie van het organisatiemodel, met één centrale dienst en vijf provinciale entiteiten, van De Lijn zelf aan de orde is? Hoe zou zo’n bijgestuurd organisatiemodel er kunnen uitzien en kunnen buitenlandse organisatiemodellen waarin steden en gemeenten meer inspraak hebben, daarbij inspiratie bieden? Komt er een vervolg op deze tevredenheidsmeting? Zal zij, bijvoorbeeld naar analogie met de tweejaarlijkse tevredenheidsenquête bij de reizigers, elke twee jaar worden herhaald? Wordt de meting eventueel uitgebreid naar nog andere stakeholders van De Lijn? Zo ja, welke en op welke termijn?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, minister, collega's, ik heb geen specifieke vragen, de heer Roegiers heeft al heel wat opgelijst. Ik stel me wel vragen bij het feit dat deze enquête blijkbaar 'stoemelings', ook zonder dat u het zelf wist, publiek werd gemaakt op de website. Ze is ook niet zo gemakkelijk terug te vinden. Ik heb even gezocht en zelfs via het zoekscherm kom je er niet op, maar via het balkje Overheid geraak je er dan wel. Ik vind het merkwaardig dat De Lijn dergelijke dingen zomaar online zet zonder dat de minister daarvan op de hoogte is.

We hebben het gisteren in de plenaire vergadering ook al gehad over die tevredenheidsenquête. Ik heb gisteren begrepen dat die nog niet is gevalideerd. Blijkbaar beschikken sommige collega's er wel al over. Ik hoop dat we binnenkort de tevredenheidsenquête voor de reizigers – niet deze, maar degene die we gisteren hebben besproken – kunnen bespreken. Ze is blijkbaar nog niet gevalideerd, maar er wordt zowel gisteren als vandaag lustig uit geciteerd. Dan vind ik wel dat alle collega's inzage mogen krijgen in dat tevredenheidsonderzoek.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord voor een technische rechtzetting.

Minister Hilde Crevits: Ik moet hier toch wat duiding bij geven, mijnheer Rzoska. Er is een afspraak gemaakt naar aanleiding van de goedkeuring van de beheersovereenkomst – u zat toen nog niet in het parlement, het is dus logisch dat u die vraag stelt – dat één keer per jaar het indicatorenrapport, dat in de krant heeft gestaan op niet gevalideerde wijze, hier omstandig wordt toegelicht. Roger Kesteloot komt. Vorig jaar is dat gebeurd. Daarin is ook een tevredenheidsenquête verwerkt. In het rapport van nu is de tevredenheidsenquête verwerkt die we hier al uitvoerig hebben besproken. Roger Kesteloot is hier een paar maanden geleden geweest om de tevredenheidsmetingen te geven. Die zijn gehouden midden in de besparingen. Je kunt dat nu niet tweejaarlijks doen, je moet sneller een nieuwe tevredenheidsmeting doen. Die komt er ook nog aan.

We hebben op twee momenten in de ronde van vorig jaar een tevredenheidsmeting gehouden. Die tweede komt er ook nog aan. Die zit niet in de evaluatie van de beheersovereenkomst. Als we die hier bespreken, zal ik proberen ze ook mee te brengen. De tevredenheidsmeting waar de heer Roegiers nu naar verwijst, is deze die is geïntegreerd in de evaluatie van de beheersovereenkomst die sowieso nog in detail aan bod moet komen, tenzij het debat van gisteren voldoende was, maar wat mij betreft is het dat totaal niet. Dan is er nog een tevredenheidsmeting die loopt en waarvan ik de resultaten nog niet heb en die ook nog door de raad van bestuur moeten worden bekeken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: In het kader van de beheersovereenkomst hebben we vanuit de CD&V-fractie altijd fel gehamerd op een goede relatie tussen steden en gemeenten en De Lijn. Daarin zijn overleg en communicatie van cruciaal belang. Als dat in de ene entiteit al wat beter gebeurt dan in de andere, heeft dat misschien voor een deel met personen te maken, daar durf ik me niet over uit te spreken. Het is inderdaad merkwaardig dat er verschillen zijn tussen de entiteiten. Ik kan daar niet onmiddellijk een andere oorzaak op plakken, maar misschien kan de minister dat wel.

Die tevredenheidsenquête is een soort nulmeting. Het zou wel nuttig zijn om die bijvoorbeeld om de twee jaar te herhalen. Er wordt hier wel gezegd dat maar 42 procent tevreden is. Er was maar een heel klein percentage echt ontevreden, de grote hoop was eigenlijk matig tevreden. Maar dat is nog altijd tevreden. Hoe moet ik dat interpreteren? Eigenlijk is de meerderheid tevreden, misschien sommigen matig maar anderen zeer. Het is vaak wat de kranten ervan maken. Matig tevreden is ook een vorm van tevredenheid. Elke gemeente zal wel eens een aanvaring hebben met De Lijn. Iedereen moet maar eens kijken in zijn gemeente, er zal altijd wel iets zijn: een bushalte waarover discussie is of een lijn die door de

verkeerde straat gaat. Er zijn ook altijd klachten van inwoners, zoals de Vlaamse ombudsman gisteren nog heeft bevestigd. Die komen natuurlijk ook bij die gemeenten terecht. Dat er dan discussies zijn, is normaal. Een grote tevredenheid alom zou me verwonderen. We hebben er in het verleden ook voldoende aandacht voor gevraagd dat de communicatie en het overleg zouden verbeteren. Daar pleiten we nog altijd voor.

Ik heb nog een bedenking. Het is iets wat we moeilijk aan de minister kunnen vragen, maar als ze er weet van zou hebben, zou het interessant zijn het te vernemen: hoe denkt De Lijn over de gemeenten? Kunnen we De Lijn eens enquêteren over haar relatie met de gemeenten? Hoe voelt zij die aan? Een overleg is altijd wederzijds. Ik merk op dat heel wat gemeenten niet bereid zijn om rond bepaalde doorstromingsmaatregelen te werken. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) heeft daar een rol in gespeeld, maar de gemeenten ook. Er zijn bijvoorbeeld parkeerovertredingen, waarbij auto's in het wilde weg op hoeken parkeren, wat zeer vervelend is voor De Lijn, maar wat de politie niet belangrijk vindt. Met de nieuwe parkeersystemen van vandaag wordt dat allemaal ook minder gecontroleerd. Dat is vervelend. Ik kan me voorstellen dat er bij dergelijke zaken ook al eens wrevel is bij de andere kant. Dat mag misschien ook eens in kaart worden gebracht.

Zal er de komende uren, dagen of weken iets veranderen in verband met de derdebetalerssystemen? De gemeenten betalen nu in heel wat gevallen een gedeelte van ritten, kaartjes en abonnementen via derdebetalerssystemen. Komen daar veranderingen in in het kader van het inkomstenplan? Kunnen wij dat verwachten? Stel dat daarover morgen iets wordt beslist, hoe zal dan de communicatie gebeuren als dat meer zou kosten voor gemeenten die voor een bepaald systeem hebben gekozen? Komen er nieuwe systemen bij? Gaat men dat afbouwen? Hoe zit het eigenlijk met die derdebetalerssystemen? Het is hier tot nu toe nog niet zoveel aan bod gekomen, maar het is toch een van de belangrijke inkomsten van De Lijn, dacht ik.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, ik wil even een verduidelijking vragen. Ik had op 12 maart een vraag om uitleg ingediend over de tevredenheidsmeting van De Lijn. Die vraag was onontvankelijk. Ik begrijp het eigenlijk niet goed, want ik hoor collega Roegiers constant de tevredenheidsmeting van De Lijn vermelden. Ik begrijp niet goed welk debat er nu moet worden gevoerd.

Minister, ik denk dat het belangrijk is dat we die zaak opsplitsen en dat we het ene tevredenheidsmeting noemen en het andere een andere naam geven. Ik vind het verwarrend en moeilijk te begrijpen waarover we nu eigenlijk spreken. Er is de tevredenheidsmeting in de beheersovereenkomst en er is een aparte tevredenheidsmeting. Noem dat dat anders. Het is heel verwarrend.

Mijn vraag ging over de tevredenheidsmeting die in 2012 moest worden gehouden. Die loopt nu nog of is afgelopen, maar moet nog worden gevalideerd. Ik begrijp dat er nu cijfers zijn overgemaakt aan collega's, maar die zijn niet gevalideerd. Ik vind dat dat niet kan. De cijfers moeten voor alle parlementsleden beschikbaar zijn zodat we over hetzelfde kunnen praten. Er is verwarring, we weten op de duur niet meer waarover we praten.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, als iemand uit de raad van bestuur een document waarover een bespreking loopt en dat expliciet niet goedgekeurd wordt, aan de pers bezorgt en de pers publiceert dat als zijnde waar en gevalideerd, maar nog geheim, als een grote buit die is binnengehaald, dan kan ik de dag nadien niet zeggen dat het gevalideerd is. Het was me ook niet overgemaakt. Ik kan alleen zeggen dat de tevredenheidsmeting in dat rapport de meting is waarover we hier al gesproken hebben. Er is inderdaad afgesproken dat er nog een meting zal komen, maar die staat dan los van de eerste. Er zijn twee metingen gehouden in 2012, dus het resultaat van die tweede meting komt er ook nog aan.

U zegt dat u dat niet hebt. Ik heb het rapport ook niet, omdat het niet is goedgekeurd. Het zal mij worden overgemaakt, en het zal hier, met uw aller instemming, worden geagendeerd en hopelijk nog eens met wat zin voor grondigheid worden bediscussieerd. (*Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde*)

Dat is de context. Ik kan u niet meer uitleg geven.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Daarom vraag ik het ook, minister. Ik denk dat het goed is dat we het op een andere manier invullen. In welk kader worden de verschillende tevredenheidsmetingen uitgevoerd?

Minister Hilde Crevits: Over die benaming zal ik straks nog iets zeggen.

De heer Sas van Rouveroi: Mag ik daar een vraag over stellen? Hebben de beheerders van De Lijn, waartoe ook de VVSG behoort, al kennis van dit rapport?

Minister Hilde Crevits: De raad van bestuur heeft het document besproken zonder dat het vooraf was doorgestuurd. Ik heb dat in de krant moeten lezen. De raad heeft beslist dat document niet te valideren. Men wil dat in alle rust bekijken en neemt tot einde maart de tijd om opmerkingen te formuleren. Op de volgende vergadering van de raad van bestuur, na het paasreces, wordt het document goedgekeurd. Dat is vorig jaar op exact dezelfde manier gebeurd, en toen voelde niemand de aandrang om dat rapport aan de pers te bezorgen. Nu is dat blijkbaar wel gebeurd. Ik verwijt niemand iets, en ik heb ook al afgeleerd om op zoek te gaan naar wie het gedaan heeft, maar het is een moeilijke manier van werken. Het is de eerste keer dat we aan de hand van indicatoren meten – ik heb dat gisteren ook gezegd –, maar als ik de kans niet krijg om het jullie te bezorgen en hier globaal te bespreken, dan voel ik mij ook in mijn hemd gezet. Ik vind het geen manier van werken. Mocht ik een gevalideerd rapport hebben, dan zouden jullie het nu van mij krijgen. Welk belang heb ik daar bij? Maar ik heb geen gevalideerd rapport.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik denk dat de samenwerking van De Lijn met de lokale besturen beter kan. Je kunt dat inderdaad heel genuanceerd bekijken, collega Brouwers en andere collega's. Ik spreek ook vanuit lokale verantwoordelijkheid. Als men spreekt over een matige tevredenheid, heeft dat er vaak mee te maken dat de lokale besturen een slag om de arm willen houden. Die lokale besturen zeggen niet botweg hun gedacht: ze willen niemand tegen de kar rijden, want anders krijgen ze niets meer gedaan. Dat is de universiteit van het leven, maar dat is ook de realiteit. Ik spreek vanuit eigen ervaring.

Men zet stappen in de goede richting, ik geef dat toe, maar Vlaamse administraties zijn nog altijd heel erg top-down ingesteld. Een gemeentebestuur is een ondergeschikt bestuur en als het gaat over doorstroming moet men voor een deel het algemeen Vlaams belang bewaken. Maar ik zal u ter zake mijn eigen ervaringen vertellen. Ik ben ondertussen 15 maanden burgemeester. Ik heb een gesprek gevraagd over de besparingen. Nu dring ik zelf ook aan op het schrappen van lege bussen, dus ik moet me daar gereserveerd in opstellen. Dan antwoordt men mij: "Burgemeester, u hebt van ons toch een brief gehad?" Dat klopt. Maar daarover is wel geen overleg gevoerd. Is dat nu samenwerking? Men vindt het al groot en goed van zichzelf om een brief te sturen.

Ik bedoel: het heeft ook te maken met een mentaliteit. Ik vraag om rond de tafel te zitten. Ik weet dat schrappen altijd ergens iets inkorten is. Maar misschien kan men toch eens naar elkaar luisteren en eens horen waar de pijnpunten of gevoeligheden liggen voor het bestuur en omgekeerd ook wijzen op de algemene begrotingsdoelstelling die moet worden nagestreefd en bewaakt. Dat betekent ook dat er iets sneuvelt: besparen betekent in de praktijk altijd dat men het met minder moet doen. Gemeentebesturen zijn vanuit hun eigen budgettaire realiteit ondertussen volwassen genoeg om dat zelf te beseffen. Voor zogenaamde hogere besturen is een gemeentebestuur ontzettend belangrijk als het erom gaat een draagvlak

te kweken en te verwerven vanuit de samenleving. De samenleving bestaat alleen maar in de steden en gemeenten, want daar wonen de mensen. De mensen wonen niet op het Martelaarsplein of in de Wetstraat, maar in de steden en gemeenten.

Het heeft allemaal ook te maken met attitude, met omgangsvormen en met een overlegmodel. De Lijn spreekt op het laatste ogenblik zelf en hakt knopen door, maar het moet iets meer zijn dan wat het vandaag is. Ik zie aan de lichaamstaal van heel wat collega's tijdens mijn betoog dat ik niet overdrijf. Men herkent zich daarin, en men is bang om voluit te gaan, om toekomstige werkrelaties te hypothekeren. Er zijn uitzonderingen waar het goed gaat, maar als men informeel met lokale bestuurders praat, blijkt dat men op heel veel plaatsen vindt dat het beter kan.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik heb me ook de moeite getroost om de tevredenheidsmeting te zoeken op de website. Het was inderdaad niet zo eenvoudig om te vinden, dus qua openheid is dat al een mogelijk verbeterpunt voor De Lijn.

Ik heb die tevredenheidsmeting grondig doorgenomen, en ik had een ander gevoel bij het doornemen dan wat ik in de pers heb gelezen. In de pers was in grote lijnen te lezen dat zes op de tien gemeenten niet tevreden zijn. Maar als ik de cijfers bekijk, dan merk ik toch dat een grote groep over het algemeen wel tevreden is: twee derde van de bevroegden zijn in meerdere of mindere mate tevreden over de samenwerking.

Minister, dit neemt echter niet weg dat er toch heel wat knelpunten zijn. Zo blijkt heel duidelijk dat de informatie en de communicatie van De Lijn naar de gemeenten beter moet. De gemeenten stellen ook duidelijk dat er veel te weinig overleg was bij de besparingen. Die punten moeten we meenemen naar de toekomst. Dat vind ik heel belangrijk.

Ik was blij toen ik las dat mijnheer Kesteloot zelf in de pers sprak van een gesloten instituut. De Lijn is nog te veel een gesloten instituut. Ik denk dat het zeer goed is als de directeur-generaal dat zelf beseft, want hij is degene die het moet veranderen.

Minister Hilde Crevits: Hij is een ex-journalist.

Mevrouw Lies Jans: Ah, een ex-journalist? Hij weet wat blijft hangen bij de mensen.

Ik vind het een heel belangrijke meting, waaruit we zeker grondige conclusies moeten trekken, en waarmee De Lijn naar de toekomst toe aan de slag moet gaan. Er moet ook expliciet worden gewerkt aan het probleem van het wantrouwen van de gemeenten naar De Lijn. Daar moeten we concreet op inzetten.

Ik had nog een specifieke vraag. Ik heb het volledige rapport doorgenomen. Er was ook een aspect rond gebiedsevaluaties waarover de gemeenten zijn bevroegd. Ik vind die gebiedsevaluaties zeer belangrijk voor de toekomstige werking van De Lijn. Ik zie dat daar toch heel wat schort. Er is een beperkte tevredenheid van de gemeenten over de recent gebeurde gebiedsevaluaties. Er zijn nog niet zoveel gemeenten waar de gebiedsevaluatie is gebeurd, maar de gemeenten die de evaluatie hebben gehad, zijn niet tevreden over de aanpak. Ze zeggen ook dat de conclusies die door De Lijn worden getrokken, veel te weinig zijn besproken met de gemeenten. Dat wil ik u toch doorgeven, minister. Er zijn nog maar enkele gebiedsevaluaties gebeurd, en we merken al dat het niet goed zit. We moeten daar extra op inzetten, zodat dit in de toekomst toch goed verloopt. Dit is immers een heel belangrijk instrument voor ons.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voorzitter, de heer Roegiers heeft zijn interpellatie omstandig en zeer goed toegelicht. Ik kan het toch niet nalaten om me daarbij aan te sluiten.

Toen ik nog vast lid was van deze commissie, heb ik ook herhaaldelijk de minister proberen te overtuigen van het feit dat De Lijn inderdaad moeite heeft om de steden en gemeenten als

gelijkwaardige partners te beschouwen. Ik denk dat ik gaandeweg de minister ook wel heb overtuigd, of misschien was ze al van in het begin overtuigd maar diende het oordeel nog een beetje te rijpen. Ik heb daarover het woord gevoerd in het kader van de beleidsbrieven, en – als ik me niet vergis – ook in het kader van de beheersovereenkomst. In ieder geval, toen we met zijn allen over alle partijgrenzen heen een resolutie hebben goedgekeurd over de Lijn, herinner ik mij zeer nadrukkelijk dat er een clausule werd toegevoegd waarin werd aangedrongen op die gelijkwaardige behandeling. Ik had toen het recht om die clausule te mogen schrijven.

Ik heb nog twee kleine bedenkingen. Ik vind het idee van mevrouw Brouwers om die tevredenheidsenquête ook eens omgekeerd te doen, wel terecht. Ik zou eerlijk gezegd ook wel eens willen weten hoe De Lijn kijkt naar die gemeentebesturen. Ik ben er ook wel van overtuigd dat er bij die 308 gemeentebesturen toch ook wel een aantal zijn waar ze iedere keer een hard robbertje mee moeten vechten, en waar ze zich naar alle waarschijnlijkheid de moeite niet getroosten om duidelijk te maken dat het openbaar vervoer wel een van de oplossingen is voor de vele mobiliteitsproblemen waar we mee worstelen.

Er zal hier en daar wel wat moedwilligheid zijn. Van de weeromstuit vind ik dan des te meer dat De Lijn die partners, die steden en gemeenten waarvan ze weet dat ze langjarig het STOP-principe hanteren en zorgen voor een adequaat openbaar vervoer, meer dan ooit moet betrekken bij haar besluitvorming, en dan niet alleen op basis van gelijkwaardigheid. De grootste aandeelhouders, de grote stakeholders inzake openbaar vervoer zijn Antwerpen en Gent en bij uitbreiding ook Leuven en een aantal centrumsteden. De Lijn moet leren beseffen dat steden als Gent en Antwerpen uitgebouwde mobiliteitsdiensten hebben waarvan de reikwijdte minstens diegene is waarover de provinciale diensten van De Lijn beschikken, zeker dan wanneer het gaat over steden als Gent die al meer dan 20 jaar het voortouw nemen voor het STOP-principe bij het openbaar vervoer.

De Lijn blijft hoe dan ook een sectorale belangenbehartiger. STOP staat voor stappen, trappen, openbaar vervoer en privévervoer. Met andere woorden, een goed mobiliteitsbeleid is altijd een en-en-beleid. Dat betekent dat steden en gemeenten wel keuzes moeten maken, maar dat ze niet alleen maar kunnen gaan voor openbaar vervoer. Ze moeten soms afwegingen maken die ook het openbaar vervoer tot enige inspanning moeten aanzetten. Ik geef u het voorbeeld van de Kortrijksepoortstraat, een belangrijke fietsas in Gent. De fietsers mogen daar niet in twee richtingen rijden. Ik begrijp natuurlijk wel dat De Lijn zich daar zorgen over maakt. De commerciële snelheid in Gent ligt al laag, maar het is wel een superbelangrijke fietsas. Het stadsbestuur wil daar met De Lijn over praten, maar het is duidelijk dat zij daar niet toe bereid is. Ik hoop dat die noodkreet die vele steden en gemeenten formuleren wordt gehoord en dat u De Lijn zult aanzetten tot samenwerking.

Mevrouw Brouwers, u zegt dat matig wel meevalt. Iedereen wordt bijna dagelijks geconfronteerd met tevredenheidsenquêtes. Ofwel moeten we ze zelf invullen, ofwel moeten we ze lezen in een of andere context. Wanneer ik ze zelf invul, twijfel ik soms wel eens. Velen onder ons hanteren het begrip matig als een mild oordeel voor ontevredenheid. In die zin ben ik dus niet tevreden met matig. Matig moet zeker een signaal zijn voor u, minister, om te zeggen dat we er bijlange nog niet zijn.

De heer Jan Peumans: Ik woon in een plattelandsgemeente. Als 's ochtends de bus vol zit met leerlingen, dan schrijft de burgemeester een brief aan De Lijn. De Lijn antwoordt dan dat ze geen materiaal en middelen heeft om bijkomende bussen in te leggen. Die burgemeester is dan natuurlijk ontevreden. Ook wanneer de belbus niet stopt op een bepaalde plaats, is men niet tevreden over De Lijn.

Wat de doorstroming in de grote steden betreft, sluit ik me aan bij de suggestie van mevrouw Brouwers. Ik zou ook wel eens willen horen wat De Lijn vindt over de medewerking van de gemeenten op het vlak van doorstroming. In Antwerpen is dat huilen met de pet op. Over Gent kan ik niet oordelen.

In 1988 zijn we begonnen met de doorstroming op de Grote Steenweg in Antwerpen. Dat is een heel brede baan met voldoende plaats voor de auto's. Ik nodig u uit om eens te gaan kijken hoe dat daar nu werkt. Welnu, het werkt niet omdat het lokale bestuur geen keuzes durft te maken.

Als gemeenten meer inspraak willen, kunnen ze een kapitaalonderschrijving doen. De Lijn staat er financieel toch niet zo goed voor. Op die manier worden ze aandeelhouder. Dat zijn ze nu ook, maar dat aandeelhouderschap is gebaseerd op geschiedenis. Wie betaalt, die bepaalt. Wie bepaalt, die betaalt. Dat is een heel goede slogan die ook in de Middeleeuwen werd gehanteerd.

Ik heb soms de indruk dat de gemeenten ook niet altijd op de hoogte zijn van het aanbod inzake communicatiemiddelen van De Lijn. Wij zijn destijds vanuit onze directie begonnen met de campagne 'Op 1 Lijn'. We hebben daar zelfs een handboek over ontwikkeld. Ik heb echter de indruk dat gemeenten niet altijd goed op de hoogte zijn van alle middelen waarover De Lijn beschikt om informatie op een efficiënte manier aan de burger te verstrekken.

Ik heb soms het gevoel dat als men niet tevreden is over wat men vraagt, men nogal gemakkelijk zegt dat De Lijn niet goed communiceert.

Mevrouw Brouwers, ik vind het een goede suggestie dat De Lijn nu eens invult wat zij van de samenwerking met de gemeenten vindt. Ik denk dat men tot heel merkwaardige conclusies zal komen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben zelf 7 jaar schepen van Openbare Werken geweest in een stad van 20.000 inwoners. Gedurende 7 jaar heb ik De Lijn dus vanuit een ander perspectief meegemaakt. Ik heb dan ook wel enige ervaring opgedaan over communicatie en overleg met De Lijn.

Ik ben sinds 2009 bevoegd voor De Lijn. In 2010 hebben we een zware discussie gehad over de samenwerking met de gemeenten. Ik was toen vrij meegaand in de appreciatie van gebrekkigheid van de samenwerking. Soms reageerde men weinig klantgericht op vragen die werden gesteld.

We hebben besloten om te meten hoe tevreden de steden en gemeenten zijn over De Lijn, en niet omgekeerd. De heer Roegiers heeft al gezegd dat het de eerste keer was dat dit gebeurde. In 2012, tussen april en juni, midden in een periode van besparingen – we hebben het onszelf dus niet gemakkelijk gemaakt – hebben we de tevredenheid gemeten. Dat was voor mij een bijzonder belangrijke bevraging. Ik ben van plan om daar zeker iets mee te doen.

De resultaten van die tevredenheidsmeting staan sinds 7 januari 2013 op de website van De Lijn. Tot mijn verbazing zijn de resultaten me echter niet bezorgd. Ze zijn ook niet besproken op de raad van bestuur van De Lijn. Ik heb gevraagd dat men de moeite zou doen om dat document te agenderen op de raad van bestuur, omdat ik het toch wel belangrijk vind dat men daar ten gronde over debatteert. Ik vind het ook bijzonder jammer dat het document me niet is toegestuurd. Ik heb het via de website moeten vinden.

Ik heb wel de schematische overzichten meegebracht. Die zijn bijzonder boeiend en bestaan uit een tekst en een PowerPointpresentatie. Ik kan die doormailen of laten kopiëren. Het is heel interessant materiaal. Mevrouw Brouwers suggereerde het als een nulmeting te beschouwen en dat lijkt me een goed idee. Het is belangrijk dat men is gaan meten op een moment dat de communicatie met de gemeenten volop bezig moest zijn. Pas dan kan men de pijnpunten duiden.

Ik vind het eigenlijk niet correct dat gemeenten melden dat ze eigenlijk niet echt hun mening kunnen zeggen, omdat ze misschien bang zijn voor de wraakacties. De voorzitter zegt me dat dit een goed bureau is. Het is een enquête die heel veel nuance toelaat. Er wordt immers een mening gevraagd over erg veel aspecten. Er is natuurlijk de algemene mening, maar men kan

over zoveel dingen zijn mening zeggen. We krijgen een zeer interessant beeld van wat gemeenten belangrijk vinden en hoe dat soms niet overeenkomt met wat de reiziger belangrijk vindt. Ik zal daar straks een paar voorbeelden van geven. Die meting is dus van groot belang. Het wordt absoluut een werkdocument. Ik heb nu ook gevraagd dat het op de agenda van de raad van bestuur zou worden gezet en dat men daar toch eens over discussieert.

In februari 2010 heb ik een brief geschreven aan de heer Kesteloot, waarin ik hem expliciet vraag meer proactief op te treden ten aanzien van lokale besturen dan dat toen het geval was. Ik heb daarin ook gesteld dat aanbodaanpassingen in nauw overleg met de lokale besturen moesten gebeuren, en dat de mogelijkheden moesten worden bekeken om via de bespreking van het totaalaanbod toch te onderzoeken hoe er op een aantal vragen van gemeenten zou kunnen worden ingegaan. Dit is dus niet iets dat plots in 2012 is ontstaan. In 2010 hebben we De Lijn ook al aangeschreven.

De tevredenheidsmeting wordt mee opgenomen in de beheersovereenkomst 2011-2015. Daar wordt ook over gerapporteerd. De heer Roegiers heeft er al enigszins naar verwezen: het lijkt me nuttig deze resultaten ook te gebruiken om het pact tussen de lokale besturen en De Lijn wat bij te schaven. Er wordt nu overlegd met de VVSG. Die maakt echter een doorsnede van wat er zoal leeft in Vlaanderen. Het is goed dat dit basispact met de VVSG er is, maar ik besef zeer goed dat men moet kunnen gaan naar een pact op maat van de stad of gemeente. Dat is me hier ook al een paar keer duidelijk gemaakt. Mocht u daar dus aan twijfelen, de VVSG is niet de enige gesprekspartner. De Lijn meldt me ook dat elke gemeente ook in kennis is gesteld van de resultaten van de enquête, en dat men daar nu actief mee wil werken.

Mevrouw Van den Eynde, u hebt een punt: de benaming ‘tevredenheidsonderzoek’ is niet goed. Er is hier een Babylonische spraakverwarring met al die tevredenheidsonderzoeken. Het gaat hier eigenlijk over een onderzoek met als doel de organisatie van het overleg en de samenwerking met de gemeenten te verbeteren. Wat is gemeten, vind ik correct. We kunnen nog een paar extra parameters gaan meten, maar in feite is dat een heel mooie screening van datgene waarover men tevreden is en waarover niet. De term moet echter worden gewijzigd, om dit niet te verwarren met de reizigerstevredenheid.

Wat zit er nu zoal aan eten en drinken in die resultaten? Voor mij is de rode draad in heel dat onderzoek het enorme belang dat terecht wordt gehecht aan goede communicatie en overleg. Die informatie en communicatie lijken me cruciaal als we het openbaar vervoer in Vlaanderen willen verbeteren. Men is daar matig tevreden over. In dit verband vind ik dat onvoldoende. Men moet klantvriendelijk zijn. Iemand kan ontevreden zijn over een keuze die De Lijn maakt, maar toch tevreden over de manier waarop ze heeft overlegd. Dat moet dus echt beter.

Als we de volgorde qua belangrijkheid bekijken van punten waarover gemeenten niet tevreden zijn, dan komen die besparingen vrij laag. Dat heeft me verrast. Ik dacht dat die met stip op één zouden staan. Volgens dat onderzoek betekent dit dat die besparingen op zich niet zo’n rol hebben gespeeld bij het algemene oordeel, maar de gemeenten zijn zeer duidelijk ontevreden over de communicatie en het overleg erover. Dan kom ik opnieuw tot wat ik daarnet zei. Uiteraard is het aanbod van groot belang voor gemeenten. Ze konden eigenlijk wel leven met het feit dat er moest worden bespaard, maar de manier waarop daarmee is omgegaan zorgt voor moeilijkheden.

Wat ook opmerkelijk is, is het volgende. Op het aspect van de omleidingen scoort men goed. De heer Roegiers heeft dat al gezegd. Dat heeft me wel een beetje verrast. Gemeenten krijgen daar enorm veel mee te maken. Ook op een aantal andere aspecten scoort men vrij goed. Qua verbetering van de samenwerking ligt de nadruk vooral op het inhoudelijke: wat De Lijn aanbrengt, wat ze doet met voorstellen van de gemeenten, het meedenken, het partnership, ... We voelen dat er nood is aan veel meer face-to-facecommunicatie ter zake. Ik verwijs opnieuw naar 2010. In 2009 hadden we de besparingen. In 2010 kregen we de opmerking dat,

als het over kleine aanbodwijzigingen gaat, men gewoon een brief kan sturen. De heer Keulen had het daar net over. Er is zo'n beperkte openbaarvervoercommissie. Gemeenten willen dat echter gewoon niet. Ze willen dat men een keer per jaar langskomt en bekijkt wat het aanbod is en op welke wijze dat aanbod kan worden verbeterd. Er moet dus absoluut worden geïnvesteerd in dat face-to-facecontact.

Wat me ook heeft verrast, is dat stiptheid niet hoog op de prioriteitenlijst staat. Sommige leden hebben dat gezien. Ik vind dat zeer vreemd, want voor de reizigers is dat natuurlijk cruciaal. Als we de enquête dan wat nader bekijken, dan zien we dat doorstroming geen populair item is bij de gemeenten. Sommige leden vragen dat aan De Lijn zou worden gevraagd hoe ze naar de gemeenten kijkt, over welke ze tevreden is en over welke niet. We zouden dat perfect kunnen doen, maar De Lijn kijkt nu naar zichzelf. Ze vindt dat ze gemeenten er echt veel actiever bewust van moet maken hoe essentieel die doorstroming wel is, en daar ook een draagvlak voor moet bewerkstelligen. Wat we nu met de Kusttram hebben gerealiseerd, samen met het Agentschap Wegen en Verkeer en de steden en gemeenten – want die moeten ook akkoord gaan –, vraagt echt wel een zeer doorgedreven en intens overleg, en een bereidheid om op een aantal ogenblikken te kiezen voor de prioriteit van de tram. Mijnheer Roegiers, de mensen gaan immers inderdaad klagen bij de burgemeester of de schepenen. Ze zullen pas in tweede instantie aan mij of de heer Kesteloot denken. We hebben die lokale besturen dus wel nodig om die doorstromingsmaatregelen te kunnen realiseren.

In het verleden – ik denk naar aanleiding van een vraag van mevrouw Van den Eynde – heb ik ook al gezegd dat er soms wordt geklaagd over de doorstroming en de commerciële snelheid, maar als gemeenten heel cassant optreden tegen geparkeerde wagens die ervoor zorgen dat die tram niet meer door kan, dan kan er al winst worden geboekt. Dat vraagt dus echt wel gezamenlijke actie.

Welke conclusies trek ik nu uit de studie? Er moet dringend een mentaliteitswijziging bij het bedrijf komen. Dat is echter al bezig. Een paar leden hebben daar al op gewezen. Er moet communicatie zijn, en samenwerking. Communicatie is niet alleen foldertjes maken waarin men zegt wat men doet, het is ook daadwerkelijk rond de tafel zitten en ideeën uitwisselen. Er moet ook tweerichtingsverkeer zijn. Mevrouw Jans, u stelde dat de heer Kesteloot zeer goed beseft dat er een mentaliteitsverandering moet komen. Ik sta daar volledig achter.

De Lijn en de VVSG geven ook aan dat ze hun partnerschap graag willen versterken en ook duidelijke afspraken willen maken met betrekking tot een vernieuwde en intensere samenwerking. Ze zaten daarover al rond de tafel. De heer Roegiers heeft dat al aangehaald. Er worden een aantal mogelijkheden afgetast. Alleszins is de VVSG vragende partij om op een gestructureerde basis ook een intermediaire rol te kunnen spelen. Ik ben het ermee eens dat dit gebeurt, maar nogmaals, voor mij is de VVSG niet de enige partner. Een goede samenwerking met de VVSG is belangrijk. De vereniging heeft nu ook echt intens meegewerkt aan de enquête. Daarnaast is het echter belangrijk dat er ook rechtstreekse contacten zijn met de gemeenten.

Voor de tweede helft van april organiseert De Lijn vijf avonden, op 17 april in Hasselt, op 18 april in Brugge, op 23 april in Tervuren, op 24 april in Gent en op 25 april in Antwerpen. Daar zullen de resultaten worden toegelicht en zal ook worden bekeken hoe die samenwerking kan worden versterkt. Het lijkt me ook van belang dat De Lijn de interne processen achter beslissingen wat beter duidt voor de gemeenten. Ik hoor burgemeesters of schepenen soms klagen dat ze aan De Lijn vragen dat een bus langs een nieuwe wijk zou komen, en dat De Lijn daarop antwoordt dat dit niet gaat omdat het te veel kost. Men kan het proces waardoor men tot die conclusie is gekomen, echter niet via een brief toelichten, dus moet daar bilateraal toch wel wat meer ruimte voor worden gemaakt.

Er zal de komende maanden een actieplan per entiteit worden opgesteld. Mijnheer Roegiers, u stelt immers heel terecht dat er een vrij groot verschil is qua appreciatie tussen de diverse

entiteiten, maar ook binnen een entiteit, tussen gemeenten. Ook over dat plan zal men het hebben bij dat bilateraal overleg dat apart met de gemeenten wordt georganiseerd.

Men stelt dat gemeenten niet tevreden zijn met de gebiedsevaluaties. Ik denk dat ze er vooral niet vertrouwd mee zijn. Als niet goed wordt geduid hoe die evaluaties in elkaar zitten, hoe ze werken, wat men daarvan kan verwachten, dan komt men in situaties waarin men andere zaken verwacht als output dan wat wordt gegeven. Dat moet dus ook worden verduidelijkt. De VVSG kan daar trouwens ook wel een rol in spelen.

Er is een vernieuwde samenwerking. U weet dat we een ontwerp van Mobiliteitsdecreet hebben goedgekeurd, waarbij de kern van de mobiliteitsaanpassingen gemeentelijk komt te liggen. Dat betekent dat de gemeentelijke begeleidingscommissies (GBC's) die nu worden samengesteld in die gemeenten, een cruciale rol krijgen. Ook De Lijn en het agentschap zullen dus mensen moeten afvaardigen die een mandaat hebben om te beslissen, wat toch ook een grote omschakeling is in het proces. Vroeger kon men daar wel eens iemand anders heen sturen, want er was altijd nog de provinciale auditcommissie om daar een oordeel over te vellen.

Twee keer per jaar zal er een informele bijeenkomst zijn met mandatarissen of gemeentebesturen. Het is de bedoeling van De Lijn dat dit een soort denktank zou zijn, waarin, samen met VVSG, een aantal ideeën en plannen van aanpak zouden worden besproken.

Natuurlijk zal er een vervolg op die tevredenheidsmeting komen. Het zou wel jammer zijn mocht dat niet gebeuren. Ik stel voor halfweg de legislatuur een nieuwe meting te doen, dus over twee jaar. Er zijn immers nieuwe gemeentebesturen aan de slag gegaan. Er worden nieuwe bilaterale overeenkomsten gemaakt. Het lijkt me niet goed dat we over zes maanden al opnieuw evalueren. Als er suggesties zijn voor extra indicatoren, laat ze gerust weten. Persoonlijk vind ik echter de manier waarop is gemeten goed. Dit is helder en maakt het mogelijk een aantal duidelijke conclusies te trekken.

Als ik zie wat de grote problemen zijn, dan is het voor mij niet nodig om het organisatiemodel fundamenteel te wijzigen. Ik heb ter zake even de interessante passages uit het bestuursakkoord van Gent gelezen. Daarin wordt gesteld dat er een of ander bestuurscomité boven zou komen te staan. Ik heb er in principe geen probleem mee dat men twee of drie keer per jaar intens gaat overleggen over bilaterale dossiers, maar als we de financiële structuur bekijken, dan is het natuurlijk Vlaanderen dat investeert. Men moet een draagvlak bij de stad krijgen. Ik weet ook niet of dit dan voor twee steden moet, of voor heel Vlaanderen. Dat is absoluut onmogelijk.

The proof of the pudding is in the eating. Eerst is er het akkoord met de VVSG. Er komt een nieuw samenwerkingsmodel. Daar is men volop mee bezig. Er wordt een bilaterale overlegstructuur met de gemeenten op poten gezet, om dat alles wat actiever te maken. Er komt een face-to-facecommunicatie in plaats van een papieren communicatie. We zullen zien waartoe dit leidt. Ik zal snel van gemeenten horen of het wat beter wordt.

Ik heb echter niet zoveel zin om nu het hele model overhoop te gooien. Als ik immers de metingen van de reizigerstevredenheid bekijk, dan heb ik het gevoel dat het toch wel belangrijk is dat er wat rust komt, want de wijzigingen hebben het voorbije jaar toch wel wat onrust gecreëerd.

Dat we de organisatiestructuur niet fundamenteel wijzigen, betekent echter niet dat er niet fundamenteel iets moet veranderen aan de manier waarop wordt gecommuniceerd met de gemeenten. De tevredenheidsparameters verschillen op tal van punten.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord, waar wel wat vlees aan lijkt te zitten. U hebt wel wat zaken gebracht die aanzetten tot nadenken.

Ik ben het niet helemaal eens met uw tevredenheid over de studie omdat die volgens u enige nuance toelaat. Zeker bij De Lijn heb ik vaak een probleem met die nuancerings. Ik heb soms

de indruk dat men zich wat dood nuanceert en zo een aantal problemen onder de mat veegt. Dat is net niet het goede aan een studie. Ik vind niet dat deze studie zoveel nuance toelaat, behalve als het gaat over 'eerder tevreden' of 'eerder ontevreden'. Daar kan men over discussiëren. Ik houd echter wel van een enquête waaruit duidelijk blijkt of men tevreden is of niet. Ook een aantal collega's hebben nuances aangebracht, maar in het algemeen zijn vier op de tien gemeenten zeer tevreden, en dat is te weinig. Dat hebt u op het einde ook zelf gezegd, toen u aankondigde dat er een opvolger voor deze enquête moet komen, halfweg de termijn van de beheersovereenkomst. Het moet immers beter, zo stelde u. Daarover ben ik het met u eens, en ik meen dat eigenlijk heel de commissie het daarmee eens is. Men kan lang nuances aanbrengen, maar het moet beter.

Er is al wat lering getrokken uit deze tevredenheidsenquête. Er is inderdaad die nauwere samenwerking tussen de VVSG en De Lijn, waarbij de VVSG een intermediaire rol op zich wil nemen. Minstens even belangrijk vind ik de aanpak op maat van steden en gemeenten. Die verschillen immers zo dat een dergelijke een-op-eenaanpak wellicht veel rendabeler is.

Ik vraag me af of heel dat model van de openbaarvervoercommissies en provinciale auditcommissies, waarin de steden en gemeenten aan tafel zitten met De Lijn, goed genoeg heeft gewerkt. U hebt immers zelf ook gezegd dat men dan niet de belangrijkste persoon naar de eerste vergadering stuurt, om vervolgens iemand totaal anders naar de tweede vergadering te sturen. We hebben dat om die reden bijgestuurd. Dat lijkt me terecht.

Ik ben het niet eens met de heer Peumans als die stelt dat wie betaalt, bepaalt. Ik ben immers enigszins bang dat precies de rijke gemeenten dan de mogelijkheid zullen krijgen om een veel beter openbaarvervoersnet voor een kleinere groep mensen te kunnen aanbieden, terwijl de armlastige steden, die vaak veel meer mensen op hun grondgebied hebben, en vaak ook veel zwakkere mensen, in de kou zullen staan. Ik meen dat openbaar vervoer een opdracht moet zijn van ons allen, van heel het Vlaamse Gewest. Het mag niet zijn dat rijke gemeenten een beter openbaarvervoersnetwerk kunnen aanbieden.

U hebt een kleine opening gelaten voor een discussie over de reorganisatie van De Lijn. Minister, ik wil het op een zachte manier zeggen, maar ik denk dat we zowel politiek als bestuurlijk moeten nadenken of het inderdaad niet nodig is om voor Antwerpen en Gent – ik noem die twee grote steden heel specifiek – naar een andere organisatievorm met betrekking tot het openbaar vervoer te gaan. Beide steden hebben specifieke problemen en specifieke uitdagingen. Ze zijn ook allebei anders in hun structuur. Ik denk dat op dit ogenblik een provinciale entiteit in Antwerpen en Oost-Vlaanderen te ver van de realiteit van die beide steden staat. In die zin ligt er een opdracht, zowel voor de politiek als voor De Lijn om daarover na te denken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: De vraag of De Lijn tevreden is over de gemeenten, was natuurlijk vooral een retorische vraag om even het aspect doorstroming aan bod te kunnen brengen in mijn betoog. Ik vraag dat niet speciaal. Ik zou ook niet weten hoe men dat zou moeten doen. De voorzitter was daar nogal een fan van. Ik sta daar niet speciaal op, het was echt bedoeld als retorische vraag.

Wat me fel verwondert en wat ik ongelooflijk vind – er zijn collega's die hun uiteenzetting daartoe hebben beperkt – is dat het op de website staat, maar dat het zelfs niet op de raad van bestuur is geweest en dat de minister het niet heeft gezien. Het geeft de indruk dat men iets wilde wegmoffelen omdat het niet goed was voor De Lijn. De Lijn komt hier uiteraard niet zo positief uit. Ik vind het ongelooflijk dat de leden van de raad van bestuur ook niet in opstand komen als ze dat artikel lezen in de krant. Als je in de raad van bestuur zit en je leest zoiets in de krant en het staat al van januari op de website, dan kan ik daar heel moeilijk bij. Het geeft veel te kennen. Het geeft te kennen hoe zij die enquête aanvoelen. Ik denk dat ze nu niet goed weten hoe ze ermee moeten omgaan.

Gelukkig heeft de minister al een aantal acties aangekondigd. Ik ben vooral voorstander van een aanpak op maat van elke gemeente. In grote steden moet er veel meer overleg zijn. De steden die veel openbaar vervoer en zeer veel lijnen hebben, behoeven uiteraard meer overleg dan een plattelandsgemeente waar misschien enkele bussen rijden. Er is een groot verschil tussen. De noodkreet vanuit de steden, ook de centrumsteden, kan ik begrijpen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Maatwerk, zeker ten behoeve van steden zoals Gent en Antwerpen, is belangrijk. U verwijst naar het bestuursakkoord van Gent. De stad Gent doet u een organisatievoorstel. Er zijn heel veel redenen om daarvoor te kiezen, maar ik wil de andere steden en gemeenten niet ontriefen. Dat maatwerk geldt zeker voor Herstappe tot en met Antwerpen, maar laten we zeker al starten met Antwerpen en Gent. Laten we eerlijk zijn, zonder aanmatigend of arrogant te zijn, wat deze twee steden inzake openbaar vervoer omzetten en de specificiteit van deze twee steden inzake openbaar vervoer, heeft zijns gelijke niet in de rest van Vlaanderen en ook niet in de andere centrumsteden. Ik geef één element, collega's: een tram. Hallo, een tram! De belangrijkste openbaarvervoervorm, belangrijker dan de bus. Laten we de kust ook meepakken. U voelt de redenering wel. Minister, alstublieft, laat me nog eens aan het gashendel van de tram trekken! Steek een tandje bij! Laat het niet voorbijgaan in de twaalf maanden die u nog resten. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

We zien nog wel. Als we dat samen kunnen doen, hoop ik voor u dat het lukt, ook na 2014, en dat u ook zorgt voor dat maatwerk.

Ik wil inspelen op wat de voorzitter zei. Ik focus in dit debat vooral op het probleem inzake overleg, en niet zozeer op communicatie. Al degenen die lokale verantwoordelijkheden dragen en ook de aandachtige toeschouwers op lokaal vlak, zien dat ook wel. Communicatie is een afschuwelijk ding. Ik heb op het einde van de jaren 90 de binnenstad van Gent autovrij gemaakt. Dat is gepaard gegaan met een onwaarschijnlijke massieve communicatie. Er zijn toen tientallen miljoenen Belgische franken in geïnvesteerd om iedereen bij de les te krijgen. Het resultaat was dat heel veel mensen, ondanks 28 hoorzittingen, pas wakker werden op het moment dat de bulldozer voor de deur stond. De eigen inspanning of het stilzitten van burgers – u merkt dat ik in dit thema zeer gedreven ben, ik ga even een octaaf lager – werkt door in hun oordeel over tevredenheid, en dus worden de resultaten gecontamineerd.

Maar dat geldt niet voor overleg, minister. Voor overleg heb je een datum nodig, een tafel, een paar stoelen en een paar mensen die van goede wil zijn en elkaar als gelijkwaardig beschouwen. Dat laatste kun je wel meten, dat is zeer objectief. Ik zeg u: daar is de meting absoluut onvoldoende. We zijn ontevreden.

Minister, u hebt gelijk: wie betaalt, bepaalt. Dat principe is juist. Maar waar u zich volgens mij in vergist, is wie er betaalt. Wie betaalt? De belastingbetaler. Waar zit het verschil? Niet in het feit dat u ongelijk hebt in 'wie betaalt, bepaalt'. Het is de belastingbetaler die moet worden bediend door een efficiënt openbaar vervoer. Als er al een antithese zou bestaan tussen Vlaanderen en Gent – u bracht het aan in het kader van het bestuursakkoord van Gent – dan kan dat maar één ding betekenen: die belastingbetaler is twee keer dezelfde. De gebruiker van het openbaar vervoer is ook twee keer dezelfde. Dat kan alleen maar betekenen dat Vlaanderen inzake openbaar vervoer de zaken anders ziet dan de stad Gent. Wel, ik durf dat te betwijfelen. Als ik u bezig hoor, denk ik: we staan aan dezelfde kant, we pleiten voor dezelfde zaken. Het mag ons dus ook niet scheiden. De Vlaming betaalt, hij woont in Gent, wij vertegenwoordigen die als lokale bestuurders, u en ik vertegenwoordigen die als Vlaams verkozenen. Er mag ons niets scheiden. Beleidsmatig zijn we het erover eens dat het STOP-principe koste wat het kost moet worden gehandhaafd en dat we hoe dan ook voor dat openbaar vervoer gaan. Geef ons dan in godsnaam het recht om samen met De Lijn op het niveau van de stad Gent de zaken niet alleen door te praten, maar meer nog, ik steek nog een tandje bij – ik weet niet of Jan Roegiers me daarin volgt – om zelfs mee te kunnen beslissen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik wil het even hebben over de communicatie en de tevredenheid. Ik heb daarnet heel bewust het bestuursakkoord Gent geciteerd. Vindt u niet, als een stad als Gent in haar bestuursakkoord een passage opneemt waarin ze medebestuur wenst, dat ze dan ook eens naar de minister mag bellen en zeggen: kunnen we spreken met u, komt u eens langs in Gent, of mogen we eens naar Brussel komen? De Lijn wordt verweten dat ze communiceert op papier, maar ik vind dat dat ook wel zou mogen. Ik wil over alles spreken. Ik krijg van de heer Watteeuw vaak een sms, maar hij heeft me nog niet gevraagd om daarover te spreken. *(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroij)*

Ik kan hetzelfde over Antwerpen zeggen. Er worden akkoorden gesloten om wegen te renoveren, maar ik krijg dan plots per brief een melding dat ik die weg niet meer moet renoveren omdat men nu anders heeft beslist. Sorry, maar het is diezelfde gebrekkige communicatie van De Lijn die de gemeenten ook hebben ten opzichte van het bestuur of AWW.

Collega's, ik begrijp niet goed wat de heer Roegiers bedoelde met de vraag of de manier waarop het verloopt via OVC's wel zo goed is. Mijnheer Roegiers, ik ben bevoegd sinds 2009. Uw partij leverde tijdens de voorbije legislatuur een minister en heeft nooit de gemeenten bevroegd. Het was misschien niet nodig op dat moment. Toen ik nog schepen was, heb ik ook vastgesteld dat er wat betreft communicatie soms wel eens zaken niet in orde waren. Ik haatte die manier van werken met de OVC's. Ik heb het dus hervormd. Het is sinds 1 januari 2012 hervormd. Ik hoop dat het goed is. Nu is ook de Provinciale Vervoerscommissie geïntegreerd. Het is nu een regionale mobiliteitscommissie, geïntegreerd, ook met de wegen. Ik hoop dat het beter wordt. Het is veranderd omdat ik vind dat het vroeger niet zo goed was, en jullie vonden dat met mij, want het is kamerbreed goedgekeurd in het parlement. Het werkte inderdaad niet zo efficiënt. Ik hoop dat het in de toekomst alleen maar zal verbeteren.

Tot slot kom ik tot de grootste les die we moeten trekken. Ik ben het daar wel mee eens. Over de manier waarop, zal nog wel wat inkt vloeien. Openbaar vervoer is al kwetsbaar, het is bij sommige mensen populair, bij andere niet. Iedereen wil dat er bussen rijden, maar als ze in hun straat passeren, willen de mensen dat ze liefst in een andere straat rijden. Als we daar niet een-op-een goed communiceren, dan kan dat alleen maar ten nadele zijn van het openbaar vervoer. Ik ben het er absoluut mee eens dat De Lijn de komende maanden in de eerste plaats moet investeren in de een-op-eenrelaties met de gemeenten, ook in de samenwerking met de VVSG. Ik wil ten gunste van de mensen van De Lijn wel zeggen dat ze het niet aan mij hebben overgemaakt, maar dat ze ondertussen wel al samen waren gekomen met de VVSG om te kijken hoe men dat kon aanpakken. Het was absoluut niet de bedoeling van De Lijn om dat onder de mat te schuiven en er niets mee te doen. Ze hadden wel moeten weten dat het voor mij beleidsmatig interessant is, en ook voor het parlement. We hebben er dan vandaag toch een fatsoenlijk debat over gehad, wat uiteraard de komende maanden nog zijn beslag zal vinden.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Globaal heb ik twee belangrijke conclusies. We willen met zijn allen investeren in de een-op-eenrelatie, dat is duidelijk. Minister, u hebt daarstraks heel nadrukkelijk gezegd dat u de deur openzet voor een overleg met Gent en Antwerpen, hetzij samen, hetzij apart, om na te denken over een mogelijke aanpassing van de structuur. Ik druk het iets voorzichtiger uit dan de heer van Rouveroij, maar ik denk dat we eigenlijk hetzelfde willen zeggen. Ik vind dat dit de belangrijke conclusies zijn die uit deze interpellatie kunnen worden getrokken.

De voorzitter: Ik weet niet of er moties worden ingediend. We hadden die graag ontvangen tegen aanstaande dinsdag om 17 uur, in te leveren bij de voorzitter of de commissiesecretaris.

De interpellatie is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitvoering van de aanbeveling van de ombudsman aangaande anderstalige reclame op bussen van De Lijn - 1085 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, we hebben in deze commissie al een aantal keren een discussie gevoerd over de anderstalige reclame op de voertuigen van De Lijn. Op 27 september 2012 ontstond opnieuw een discussie nadat de ombudsman een aanbeveling had gedaan naar aanleiding van klachten die hij had ontvangen over anderstalige reclame op voertuigen van De Lijn.

Volgens de ombudsman is er weinig discussie over de gegrondheid van de klacht aangezien de statuten van LijnCom bepalen dat het Nederlands bij reclamevoering de voertaal moet zijn, en dus kan er niet in het Engels of in het Frans worden geadverteerd voor een restaurant, een handelsbeurs of een ski- of vliegtuigreis, dus ook op voertuigen van De Lijn.

Zoals ik al zei, kent deze discussie al een lange geschiedenis en beloofde LijnCom reeds in de zomer van 2011 een plan van aanpak, maar het bleef bij flauwe excuses, zoals laattijdige boekingen, die controle onmogelijk maakten. Daaruit kunnen we dus concluderen dat het plan van aanpak niet werkt. In zijn aanbeveling van 24 augustus 2012 stelt de ombudsman: "De ombudsman beveelt daarom de Vlaamse overheid aan om een duidelijke keuze te maken: ofwel laat de overheid de bestaande taalregel versoepelen, ofwel blijft die taalregel onveranderd, maar verscherpt de overheidscontrole op LijnCom. Dat laatste kan door een externe partner aan het controleproces toe te voegen, zodat er sowieso wordt ingegrepen vóór een reclamecampagne publiek gaat. Van de Vlaamse Ombudsdienst tot bijvoorbeeld de Expertencommissie voor Overheidscommunicatie: er zijn voldoende mogelijkheden om de controle daadwerkelijk te versterken, met een partner voor wie niet de verkoop van reclameruimte prioritair is, maar wel het respect voor de taalregel."

Minister, u bevestigde dat statuten er zijn om nageleefd te worden. U deelde mee dat u aan LijnCom gevraagd hebt om een sluitend controlesysteem op te maken, en alvorens dit toe te passen, het samen met de ombudsman te bekijken.

Gisteren heeft de ombudsman in het Vlaams Parlement zijn jaarverslag voorgesteld. Ik heb hem aangesproken over zijn aanbeveling en uw vraag aan LijnCom tot samenwerking met hem. De ombudsman stelde dat hij sinds de discussie van 27 september geen enkele keer is gecontacteerd door LijnCom. Daarmee geef ik meteen het antwoord op mijn eerste vraag. Maar ik wil van u wel eens horen wat LijnCom hierover te zeggen heeft en waarom het geen contact heeft opgenomen met de ombudsman.

Minister, heeft LijnCom, zoals afgesproken op de gedachtewisseling met de ombudsman, een plan van aanpak gecommuniceerd met de ombudsman? Ik heb het antwoord hierop al gegeven. Bestaat er volgens u ondertussen dan reeds een concreet plan van aanpak of is LijnCom hardhorig en wil het gewoon niet weten van maatregelen over de toepassing van de taalwetgeving? Indien het plan van aanpak bestaat, hoe ziet dat er dan uit? Kunt u bevestigen dat de taalwetgeving zal worden nageleefd en dat de statuten van LijnCom in zijn huidige vorm behouden blijven? Of wilt u, zoals een van uw coalitiepartners, de taalwetgeving versoepelen om zogenaamd de inkomsten van LijnCom te verhogen om andere heilige huisjes, zoals het gratis openbaar vervoer voor 65-plussers, overeind te houden? Wie moet er dan voortaan controle uitvoeren op de naleving van de statuten door LijnCom?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik geloof dat dit thema deze legislatuur al voor de derde keer aan bod komt. Het is ook al in de plenaire vergadering aan bod geweest. Op een van de vele vergaderingen die daarover gingen, heeft de minister een interessante suggestie gedaan in verband met slogans, titels van films en dat soort zaken, die nu eenmaal in een bepaalde taal gesteld zijn. Er was een voorbeeld van een Franse titel van een film, wat niet kon. Ik vond het een bizarre zaak dat het niet kon volgens de statuten, de taalwetgeving en ik weet niet wat nog allemaal. Ik vond dat een mooie opening om ten minste die zaken al toe te laten. Mijn vraag is niet zozeer gericht aan de minister, want het is haar idee, maar aan het Vlaams Belang: kunnen jullie zelfs daar niet mee leven? Dan gaat het toch wel heel ver.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik denk, in alle oprechtheid, dat collega's die vasthouden aan dat absoluut verbod van een anderstalige reclame, echt wel een achterhoedegevecht voeren. Uit alle cijfers, of ze nu gevalideerd zijn of niet, blijkt dat bijkomend geld dat naar De Lijn kan gaan, echt welkom is. In het geval van publiciteit valt dat geld echt te rapen. Minister, ik vraag u formeel: klopt het dat De Lijn een campagne naar aanleiding van de fusie van de Antwerpse hogescholen heeft moeten weigeren, een campagne van 32.500 euro, omdat de titel was: 'New kid in town'?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, de discussie is inderdaad al meermaals gevoerd in de commissie en ook in de plenaire vergadering. Ik vind het spijtig dat er wordt gesproken over achterhoedegevechten. Voor mij is dit wel een belangrijk thema. Het gaat over het verspreiden van onze Nederlandse taal, over reclame op bussen, waarvoor er bij LijnCom duidelijke statuten zijn die zeggen wat kan en wat niet kan. Dat moet zo behouden blijven. Ik wil daar niet pietluttig over doen. De naam van een film mag van mij in een andere taal. Als een bepaald merk een baseline heeft die gedeponeerd is, mag die van mij gebruikt worden. Maar ik heb vorige keer ook gezegd dat ik absoluut niet wil dat de deur wordt opengezet naar meer, want dan beginnen we ergens aan waar we het einde niet van kennen.

Minister, vorige keer hebt u heel duidelijk gesteld dat, zolang de statuten zijn zoals ze zijn, die moeten worden gevolgd. U hebt er toen op aangedrongen dat er door LijnCom een duidelijk plan van aanpak zou worden uitgeschreven en dat het een duidelijk controlesysteem zou hebben. Hoe zit het daarmee? Kunt u daar wat meer uitleg bij geven?

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris van Hauthem: Ik kan aannemen dat sommigen het een beetje beu worden om elke zoveel maanden hierover te moeten debatteren. Wij eigenlijk ook, want de toepassing van de taalwetgeving hoeft in feite niet te leiden tot welke discussie dan ook. Ik ben altijd verwonderd als sommigen argumenteren dat het achterhoedegevechten zijn. We worden nog net niet als eng beschouwd, het woord provincialistisch is nog net niet gevallen, maar we zitten er niet ver van af.

Neen mevrouw Brouwers, het gaat er niet om dat men reclame voor een Engelstalige film op een affiche in het Engels schrijft, het gaat om de boodschap, en is het nu zo moeilijk om een beetje zelfrespect te tonen voor onze eigen taal? Is dat nu zo moeilijk? En die taal wordt nog door een wetgeving ondersteund ook.

We willen niet doen wat men in Wallonië en Franstalig Brussel doet. We moeten niet ver lopen, collega's en minister, ga maar eens naar Kinepolis. Bent u daar al geweest? *(Opmerkingen van mevrouw Karin Brouwers)*

Nee? Wel, dan moet u dat eens doen. Als er een Engelstalige film is, hangt er natuurlijk een Engelstalige affiche, maar daarnaast hangt dezelfde affiche die volledig vertaald is in het Frans. Tot en met, met 'avec' in plaats van 'with' bij de lijst van acteurs, tot – inderdaad mijnheer Roegiers – het belachelijke en absurde toe.

Wij willen dat niet, maar mogen wij ook nog eens vragen stellen? Het is misschien iets ruimer dan onze eigen scholen die reclame maken in het Engels en ik vind dat men daar zich sowieso al vragen bij mag stellen. Als het over de infrastructuur van De Lijn gaat, dan geldt daar de taalwetgeving. Is dat nu zo moeilijk? We zitten hier nu al maanden te discussiëren over de toepassing van een taalwetgeving door De Lijn. *(Opmerkingen van mevrouw Karin Brouwers)*

Als we onze taalwetgeving zelf niet toepassen, minister, waar halen we dan nog het recht vandaan om in alle Vlaamse regeerakkoorden te schrijven dat in Brussel in de openbare diensten de taalwetgeving moet worden toegepast? Als we het zelf niet doen, moeten we het ook niet aan iemand anders vragen.

De voorzitter: Collega's, twee opmerkingen alvorens de minister antwoordt. Ik denk dat een zeer duidelijke opvolgingsvraag was. Ik ga deze vragen ook niet elke week toelaten, mevrouw Van den Eynde weet ook hoe streng ik ben, maar het is wel de ombudsman die er zich mee heeft bemoeid. De ombudsman heeft aanbevelingen gedaan, wat niet meer dan terecht is.

Daarnaast is er ook een nieuwe editie van de film 'The Godfather', en die titel zou men in het Nederlands perfect kunnen vertalen als 'Kris Peeters'. Dit behoort zeker tot de mogelijkheden. *(Gelach)*

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, bedankt voor uw vraag. We hebben de vorige keer heel lang over dit thema gediscussieerd. Ik heb toen een paar dingen aangehaald.

Er moet ten eerste een actieplan komen. Ten tweede: LijnCom moet dat actieplan maken, het moet op de raad van bestuur komen, en dan is er het advies van Eubelius dat de gehele problematiek van de grondwettelijkheid bespreekt. Ik kan u dat advies nog altijd niet bezorgen omdat het op 8 mei op de raad van bestuur van LijnCom geagendeerd staat, en dan kunnen we zien hoe ze omgaan met het advies van het advocatenkantoor. Ik hoop dat u dan wel het advies krijgt en kunt inzien, want ik vind het sneu dat u het advies niet hebt.

Ik kan wel zeggen dat ik met een actieplan kom, maar het advies van de ombudsman is een advies waar ook LijnCom zal moeten mee omgaan, en zij moeten het ook goedkeuren. Zij hebben een raad van bestuur waarin heel wat mensen die u kent in vertegenwoordigd zijn, ik hoop dat ik u dit op 9 mei zal kunnen bezorgen en dan kunnen we het hier bespreken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat we inderdaad zullen moeten terugkomen na 8 mei, en ik hoop dat u zult vasthouden aan die taalwetgeving. Dat is voor ons absoluut belangrijk en dat zijn geen achterhoedegevechten, dat is gewoon de wetgeving die we zelf mee opstellen en naleven, collega Roegiers, maar u misbruikt dit om in de begrotingsonderhandelingen uw slag thuis te halen. We komen hier zeker nog op terug.

Minister Hilde Crevits: Op 8 mei is de begroting er nog altijd bij.

De voorzitter: Deze vraag komt ongetwijfeld later nog terug.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitblijven van maatregelen voor de aanpak van files - 1127 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, zeer veel files in ons land worden veroorzaakt door verkeersongevallen. Bovendien blijkt dat veel incidenten niet snel en adequaat worden aangepakt.

Een incident in Jette waarbij drie personenwagens en twee vrachtwagens betrokken raakten en de takeldiensten slechts na anderhalf uur ter plaatse waren, doet nogmaals de discussie opblaaien over het uitblijven van een degelijke FAST-takeldienst (Files Aanpakken door Snelle Tussenkomsst). We hebben er in de plenaire zitting nog even over gesproken, minister. Mijn vraag was 's morgens ingediend, maar dat was net te laat om aan de actuele vragen toe te voegen.

Maar het debat is ruimer dan alleen de FAST-takeldiensten op zich. In september 2011 werd in de commissie Openbare Werken nog een stevig debat gevoerd over de FAST-contracten. Het was niet januari 2012 zoals in eerste instantie beloofd, maar pas eind 2012 dat de eerste bestekken definitief van start gingen. In eerste instantie werd slechts voor een deel van West-Vlaanderen, de ring rond Antwerpen, de A12 Noord en de E19 Noord een contract afgesloten met een takeldienst. Daarnaast werd ook een contract afgesloten voor de hele provincie Limburg. Het afsluiten van contracten gebeurt dus zeer langzaam en biedt bovendien nog steeds geen oplossing voor het snelwegennet in heel Vlaanderen.

Niet enkel de trage takelwerkzaamheden zijn onderwerp van discussie, maar ook het incidentmanagement van de Vlaamse Regering. Het incidentmanagement wordt weer bemoeilijkt door de verdeelde bevoegdheden die ons land kent. U stelde in uw beleidsbrief 2012-2103 dat u zelf het initiatief hebt genomen tot overleg met de federale overheid. We hebben dit al even besproken tijdens de actuele vragen.

Maar wordt er wel vooruitgang geboekt? De federale staatssecretaris van Verkeer liet in antwoord op een parlementaire vraag weten dat hij bij het incidentmanagement enkel verantwoordelijk is voor de verkeersregels. De staatssecretaris ziet veeleer heil in het opzetten van een informatie- en sensibiliseringsmechanisme. In Nederland is het incidentmanagementsysteem zeer succesvol. Uiteraard zijn er nog een aantal andere federale ministers bevoegd, maar ik denk dat het belangrijk is om hierover op het Overlegcomité eventueel van gedachten te wisselen met de verschillende bevoegde ministers.

Professor Tampère liet ook een opmerkelijke reactie optekenen: "Dynamisch verkeersmanagement gaat verder dan spitsstroken en variabele snelheidslimieten. Welke verkeersstromen laten we door? Welke niet? Proactief filemanagement, heet dat officieel. Real-time rekenmodellen tonen meteen hoe je verkeersstromen het best kunt omleiden. In Melbourne zijn de files met 40 procent geslonken, gewoon door auto's op de oprit te laten wachten in plaats van op de ring. Op die manier hinderen ze het andere verkeer niet."

Ook de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) is sterk teleurgesteld over het uitblijven van een FAST voor de Brusselse ring. De organisatie pleit voor permanent gestationeerde interventieploegen tijdens de spitsuren om de afhandeling bij ongevallen met enkel blikshade te versnellen.

Waarom lopen sommige contracten voor FAST meer dan een jaar vertraging op? Minister, de moeilijkheden bij zulk een contract waren toch vooraf gekend? Welke maatregelen werden er genomen in opvolging van onze vorige vragen in deze commissie over het ontbreken van een FAST+? Werden er maatregelen genomen om de wegen sneller vrij te maken na een ongeval? Hoe wordt er opgetreden in regio's waar geen FAST+ bestaat?

Hoe staat u tegenover het voorstel van VAB om gestationeerde interventieploegen in te schakelen op onder meer de Brusselse ring? In hoeverre wordt fotogrammetrie ondertussen ingezet? Wat zijn de bevindingen?

Hoe staat u tegenover het voorstel van professor Tampère over de dynamische verkeerssturing? Is zo'n project mogelijk in Vlaanderen? Wat is de stand van zaken in het

overleg met de Federale Regering over het incidentmanagement? Waar liggen de pijnpunten, aangezien de federale staatssecretaris zijn rol enkel voorbehoudt voor het uitschrijven van verkeersregels? In hoeverre is het incidentmanagementsysteem dat in Nederland wordt toegepast doorgelicht om eventueel ook in Vlaanderen toe te passen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Het is een interessante vraag van collega Van den Eynde. Ook wij hebben vanuit onze fractie al een aantal keer over dit thema consequent de lijn aangehouden om incidentenmanagement integraal aan te pakken in Vlaanderen en dus niet te werken met kleine onderdelen. Wij vinden het belangrijk om het als één pakket te behandelen, dat voortgang kan maken op thema's zoals doorstroming van het verkeer, voertuigverliesuren, filebestrijding en uiteraard ook verkeersveiligheid.

Ik heb daar ook al een aantal vragen, ook schriftelijke vragen, over gesteld. Ik verwijs in het bijzonder naar uw antwoord op mijn schriftelijke vraag van 17 oktober 2012 over incidentmanagement en een aantal onderdelen daarvan. U hebt toen geantwoord dat de FAST-bestekken binnenkort effectief van start zouden gaan, toch ten minste deels en voor een aantal regio's in Vlaanderen. Aansluitend op de vraag van collega Van den Eynde zou ik ook daar de huidige stand van zaken willen kennen.

Ik ben ook geïnteresseerd in de problematiek van de bevoegdheidsverdeling tussen de federale en de Vlaamse overheid. Ik vind het terecht dat u het initiatief hebt genomen om een werkgroep rond incidentmanagement op te richten met zowel afgevaardigden van de federale overheid als van de Vlaamse overheid.

U hebt in het verleden ook al een aantal knelpunten aangehaald. Zo antwoordde u op mijn vraag van 17 oktober 2012 dat “de kwestie van de meldkamers bij incidentmanagement een bevoegdheid is van de federale overheid”. Er zijn blijkbaar nog andere zaken die tot de bevoegdheid van de federale overheid behoren dan enkel verkeersregels. Dat is blijkbaar in strijd met het antwoord van de federale staatssecretaris op die vraag. Graag wil ik weten wat nu de specifieke federale bevoegdheden zijn in het kader van uw vragen binnen de werkgroep rond incidentenmanagement. Wat kan er op Vlaams niveau worden gedaan en opgelost? U mag me dat ook later meedelen.

Ik wil tot slot nog verwijzen naar een voorstel van resolutie, dat we straks ook in deze commissie behandelen, over de calamiteitschermen. Dat is natuurlijk niet het volledige plan, maar een onderdeel van het incidentmanagement.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben er vorige week al even tijdens de plenaire vergadering op ingegaan.

Voor het afsluiten van FAST-contracten voor het snel en veilig takelen op de autosnelwegen moet uiteraard de wetgeving op de overheidsopdrachten worden gevolgd. We hebben vastgesteld – en dat weten jullie – dat bij de eerdere aanbestedingen de markt bijzonder slecht gereageerd heeft. Voor takelbedrijven is het zeker geen evidentie om de administratie en de regelgeving die bij een overheidsopdracht horen te doorworstelen. Ik heb daar wel begrip voor: zij komen niet zo vaak in contact met zo'n type contracten.

Op 11 januari 2012, bij de openingszittingen van de FAST-opdrachten, hebben de federale wegpolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) – de twee partners binnen FAST, gelet op de bevoegdheidsverdelingen – samen een toelichting georganiseerd voor de sector. Dat is eerder ongebruikelijk, maar men heeft de sector vertrouwd willen maken met de FAST- en FAST+-contracten. Hierbij werd de procedure toegelicht en werd er aan de aanwezige takelbedrijven uitgelegd wat er van hen werd verwacht.

Ondanks die inspanningen om de sector duidelijk te informeren, was het resultaat opnieuw teleurstellend. Zo konden slechts elf percelen gegund worden en dus toegewezen aan een

takelbedrijf. De percelen 1 en 2 betreffen West-Vlaanderen Zuid. Er zijn zes percelen in Limburg en drie in Antwerpen, met daarbij wel de ring om Antwerpen. Dat is dus in orde. De andere percelen konden niet worden toegewezen omdat ze de kwalitatieve selectie niet hebben doorstaan. Dit kwam ofwel doordat ze onder een niet-conforme juridische vorm inschreven ofwel doordat er abnormaal hoge prijzen waren. U moet begrijpen dat ik daar ook wel rekening mee moet houden. Hierdoor werd de volledige procedure van deze overheidsopdrachten verzwaard, aangezien er zowel bij de afdeling Juridische Dienstverlening als bij een externe, juridische adviseur advies ingewonnen moest worden en er prijsverantwoordingen opgevraagd moesten worden bij enkele inschrijvers. Dit alles heeft er dus toe geleid dat er slechts elf percelen effectief konden worden gegund. Dat is dus de reden waarom we vandaag staan waar we staan.

Wat is er dan gebeurd? Zoals ik al heb toegelicht in mijn antwoord op de actuele vraag van mevrouw Jans op 6 maart 2013, valt de politie, bij het ontbreken van een geldig FAST-contract, terug op de systemen zoals die voor FAST bestonden. Ze maken dan gebruik van een beurtrol of werken verder met de takeldiensten uit het vorige contract waarvan zij hebben kunnen vaststellen dat deze in staat zijn om veilig en snel te takelen.

Ongeacht of er een FAST-contract is of niet: als er een takeling nodig is op een autosnelweg, roept de federale wegpolitie een takeldienst op. Via het FAST-contract is er een contractueel opgelegde aanrijtijd, en kunnen boetes worden opgelegd indien de vooropgestelde aanrijtijd niet wordt gerespecteerd, wat natuurlijk de meerwaarde is van FAST. Bovendien voorziet het FAST-contract in bijkomende eisen inzake de signalisatie, wat de verkeersveiligheid op en rond de site ten goede komt.

Het is inderdaad zo dat een interventieploeg sneller ter plaatse kan zijn als zij zich dicht bij de plaats van het ongeval bevindt. De federale wegpolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer zeggen unisono hetzelfde. Ze willen echter niet aan de takeldiensten opleggen waar ze zich moeten stationeren en hoeveel voertuigen ze moeten inzetten, omdat het bestek resultaatgericht is opgesteld. De takeldiensten worden via de FAST-bestekken opgelegd om binnen de 20 minuten na een oproep ter plaatse te zijn.

Aangezien takeldiensten hun regio zeer goed kennen – want ze zijn de regio gewoon – kunnen zij zelf de beste inschatting maken hoe zij zich hierop organiseren. Dit betekent dat ze inderdaad zelf voor een gestationeerde takelploeg kunnen kiezen, maar het wordt hun niet opgelegd. Zeker voor filegevoelige wegvakken is het inderdaad belangrijk dat we toekijken op een correcte naleving van de opgelegde aanrijtijden. Daarom werd in de FAST-bestekken voor de percelen van de ring rond Antwerpen en ook de ring rond Brussel – maar dit werd niet gegund – de toepassing van een tracking-and-tracingsysteem opgelegd. Hierbij kunnen de federale wegpolitie en AWW via dat systeem perfect opvolgen wanneer een takeldienst ter plaatse is en wanneer de takeling is afgerond. We hebben dus de perfecte informatie om te zien hoelang het heeft geduurd, wanneer ze zijn aangekomen, wanneer ze zijn opgeroepen. Op die manier hebben de opdrachtgevers zicht op de afwikkeltijden en kunnen ze hierop ook toezien.

Takelaars die nog kortere aanrijtijden kunnen aanhouden op regelmatige basis, kunnen hiervoor worden beloond met een bonus. Er is dus geen boetesysteem, maar wel een bonussysteem voor wie nog beter doet. De grootte van die bonus is afgestemd op de geraamde kostprijs voor het opstellen van een permanentie van takelwagens op het terrein. Als u me vraagt of ik bij het schrijven de FAST-bestekken rekening heb gehouden met de mogelijkheid om takelwagens op het terrein te plaatsen, dan is het antwoord ja. Daarenboven is er door het tracking-and-tracingsysteem een effectieve controle van de aanrijtijden mogelijk gemaakt, wat een belangrijke stap voorwaarts is.

In Vlaams-Brabant kon geen enkel contract toegewezen worden, dus ook niet voor de R0, de ring rond Brussel. Antwerpen is wel toegewezen, en daar is het nieuwe systeem met tracking and tracing dus gestart. Het bestek voorziet in een inlooperperiode van enkele maanden – men

moet het nog gewoon worden – waarbij de verschillende partners zich het nieuwe controlesysteem eigen maken op het terrein. We hebben met alle partners afgesproken om dit systeem te evalueren na één jaar, dus in de loop van 2014.

AWV en de federale politie hebben lessen getrokken uit de vorige overheidsopdrachten, omdat er slechts elf percelen toegewezen zijn. We doen verder omdat we ook geloven dat de FAST+ een meerwaarde kan betekenen, en er is nog eens een nieuw typebestek gemaakt. Er is ook juridisch advies gevraagd. Dat typebestek zou niet meer de logica volgen van een openbare aanbesteding waarbij de overheid exact beschrijft wat ze wil en dan de opdracht toewijst. Men zou eigenlijk willen werken met een raamovereenkomst die kan worden afgesloten met meerdere dienstverleners. Om voor gunning in aanmerking te komen, moeten de inschrijvers aantonen dat zij voldoen aan de minimale vereisten inzake aanrijtijden, personeel en materiële uitrusting. De concrete takelingen worden via een beurtrolsysteem toegekend aan deze dienstverleners.

We willen dus een pool samenstellen met dienstverleners die aankunnen wat we vragen, maar zonder exact te zeggen wat al onze eisen zijn. Ze moeten bewijzen dat ze in aanmerking komen. Via een beurtrol krijgen ze dan een opdracht toegewezen.

De bedoeling is dat wij een maximale prijs per type takeling opnemen in de inventaris. De inschrijver verklaart zich dan akkoord om de takelingen voor de opgegeven prijzen uit te voeren. Een takelbedrijf kan via zijn offerte ook een kortingspercentage toekennen op die vastgestelde maximale prijs. Op die manier wordt een te hoge prijszetting vermeden.

Voor de percelen die via de vorige aanbestedingsprocedure niet konden worden toegewezen, zullen de bevoegde afdelingen van het AWV op basis van de nieuwe typetekst voor een raamovereenkomst een nieuwe procedure opstarten. De prioriteit gaat daarbij naar de percelen van de R0. Dat is de meest cruciale omdat de R1 al toegewezen is. De bestekken voor deze percelen zijn intussen voorgelegd aan de Inspectie van Financiën.

Op het vlak van het versnellen van het sporenonderzoek na een ernstig incident heeft de federale wegpolitie intussen positieve ervaringen opgedaan in de provincie Antwerpen met de technologie en praktijk van fotogrammetrie. We kunnen dat jammer genoeg nog niet uitrollen naar andere provincies. Daarvoor zijn de budgetbesprekingen bij de federale politie cruciaal. Ik kan niet in die middelen voorzien. Fotogrammetrie is echt iets van de politie. Het is dan ook daar dat in die budgetten moet worden voorzien. Maar wat mij betreft, is de evaluatie absoluut positief.

Dynamisch verkeersmanagement (DVM) is inderdaad belangrijk om het verkeer beter te kunnen informeren en sturen. Wie twijfelt aan het belang dat ik daar als minister aan hecht, moet eens meegaan door Vlaanderen om te zien wat er allemaal is veranderd. Daar is enorm in geïnvesteerd. Wij plaatsen ook overal lussen en detectoren om de verkeersstromen in beeld te brengen. Overal ziet men die variabele borden met dynamische route-informatie. Daardoor kunnen wij de capaciteit van ons wegennet beter inzetten.

Ook de toepassing van toeritdosering is mogelijk in functie van de verkeersdruk op de autosnelweg. Een toeritdoseringssysteem op de E314 is enkele jaren geleden afgevoerd omdat dit toch wel enkele belangrijke nadelen had. Zo merkten we dat het ophouden van het verkeer op de oprit of het onderliggend wegennet de doorstroming ernstig kan verstoren en kan aanzetten tot sluipverkeer. De verkeersleefbaarheid in de omgeving kan dus negatief beïnvloed worden door de gevolgen van zo'n toeritdosering.

In de Begeleidingsgroep Incidentmanagement worden met alle betrokken partijen van zowel het federale als het Vlaamse niveau mogelijke winstmarges in het incidentmanagement op autosnelwegen onderzocht. Een knelpunt dat werd vastgesteld is het ontbreken van duidelijke procedures waarin beschreven wordt wie welke taak en verantwoordelijkheden heeft bij incidenten en ongevallen op autosnelwegen. Daar zijn al een aantal stappen in gezet. Zo is een bijzonder nood- en interventieplan (BNIP) voor autosnelwegen in Oost-Vlaanderen

opgesteld dat als basis kan dienen voor een algemeen draaiboek voor ongevallen op autosnelwegen in heel Vlaanderen.

Voor de discussie over de maatregelen om takelaars de nodige prioriteit te geven, verwijs ik naar mijn antwoord op de actuele vraag die mevrouw Jans heeft gesteld op 6 maart 2013. Ik ben voorstander om takelaars en eventueel andere diensten toe te laten om met een zwaailicht uitgerust te worden. Alle adviezen zijn negatief omdat men vreest dat dit zou worden misbruikt. Ik stel voor ze uit te rusten met dat zwaailicht en die geluidsinstallatie. Als we misbruik vaststellen, dan kunnen we het hen afnemen. Ik stel echter voor dit als test toe te laten gedurende een bepaalde periode.

Het kabinet-Wathelet heeft aan mijn kabinet laten weten hierover een overleg te willen. Dat is alvast positief. We zullen dan zien wat dat overleg oplevert.

Het is niet zo eenvoudig om het incidentmanagement van Nederland te transponeren op Vlaanderen. De haalbaarheid van het inzetten van calamiteitschermen in Vlaanderen om kijkfiles te voorkomen, wordt momenteel onderzocht door het AWW. Daarover staat straks nog een meerderheidsoverschrijdend voorstel van resolutie op de agenda. Het AWW wil dat onderzoek deze zomer afronden. Dat onderzoek zal de ervaringen in de ons omringende landen in kaart brengen.

Ik vind het goed dat er calamiteitschermen worden geplaatst. Soms is het goed, maar soms is het ook minder goed. Bij heel complexe ongevallen moet men soms de volledige site kunnen gebruiken. Ik vind het echter vreemd dat sommigen zeggen dat het AWW dat zou moeten doen. En die discussie is nu aan de gang: wie moet die schermen plaatsen? Er zijn zoveel diensten die ter plaatse komen bij een ongeval zoals Civiele Bescherming, brandweer enzovoort. En dan zou het AWW daar nog eens tussen moeten rijden zonder zwaailicht om calamiteitschermen te plaatsen. Ik vind dat niet kunnen. Niemand voelt zich echt geroepen en iedereen kijkt naar het AWW om dat te doen. Ik wil daar gerust over discussiëren, maar ik vind het een nogal vreemde veronderstelling dat nog eens een extra partner zich tussen dat verkeer zou moeten begeven. Er zijn veel mogelijkheden, maar ik vind niet dat het AWW dat op zich moet nemen. Dat is natuurlijk een persoonlijke mening. Maar er woedt dus een discussie, ook met de federale diensten, wie daar nu de verantwoordelijkheid moet in nemen.

Bij een zwaar ongeval worden die schermen geplaatst. Het is de bedoeling om zwaargewonden af te schermen. Maar kijkfiles worden door allerlei zaken veroorzaakt. Er zijn ook incidenten op snelwegen waar kijkschermen belemmerend zijn en waar ze niet bevorderlijk zijn om de site snel vrij te maken.

De heer Jan Penris: Minister, u hebt hier een belangrijke verklaring afgelegd in het kader van een initiatief dat verderop in de agenda moet worden besproken en waarvan ik verslaggever ben. Ik vind uw opmerkingen belangrijk genoeg om te worden opgenomen in het verslag. Ik zou u willen vragen of dat mogelijk is.

De heer Sas van Rouveroij: Het gaat inderdaad om een meerderheidsoverschrijdend initiatief. Er zal een nieuwe versie worden ingediend. Het lijkt me dan ook beter dat ik mijn voorstel van resolutie intrek en dat we dit agenderen na de paasvakantie. Het probleem is alleen dat er nog een tweede voorstel van resolutie van de heer Reekmans is.

Ik heb echter van de commissiesecretaris begrepen dat het huidige voorstel van resolutie zoals dat tot stand is gekomen met de meerderheid, formeel gezien niet kan worden behandeld vandaag, tenzij iedereen het daarmee eens is.

We kunnen het dus behandelen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, er zijn momenteel nog heel wat gebieden in Vlaanderen die nog niet worden gedekt door FAST+. Uiteraard bestaat hierover een andere regeling. Ik stel echter vast dat u op zoek blijft gaan naar nieuwe FAST+-contracten. Het is

niet zo gemakkelijk om dat concreet te realiseren. De wetgeving op de overheidsopdrachten is niet zo eenvoudig. Het initiatief dat u nu neemt, biedt volgens mij wel meer mogelijkheden om nieuwe FAST+-contracten te kunnen afsluiten.

Wat de fotogrammetrie betreft, is het goed dat er uiteindelijk toch positieve resultaten worden geboekt. Ik vind het wel jammer dat we wat dat betreft afhangen van de federale overheid. Ik hoop dat u die boodschap kunt overmaken aan uw federale collega's en kunt zeggen dat u dit heel belangrijk vindt in het kader van de verkeersveiligheid.

Wat het dynamisch verkeersmanagement betreft, beweer ik niet dat er in Vlaanderen niets is gebeurd. Uiteraard is er enorm veel gebeurd. Het is goed dat er overal borden worden geplaatst om de bestaande problemen aan te duiden waardoor bestuurders sneller weten dat ze beter een andere route kunnen nemen.

U hebt echter niet concreet geantwoord op mijn vraag over het voorstel van professor Tampère. Het ging wel over Melbourne. Ik weet niet of dat in grote mate te vergelijken is met een of andere stad in Vlaanderen. Ik vraag me echter af wat u denkt over de zienswijze van professor Tampère.

Het is goed dat u vasthoudt aan het principe om takelaars met zwaailicht toch toe te laten op de pechstrook. Het overleg is hier opnieuw mogelijk. U hebt dat ook zelf aangegeven. Ik hoop dat al die verschillende maatregelen ertoe zullen leiden dat het aantal files die worden veroorzaakt door ongevallen, zal verminderen.

Minister Hilde Crevits: Dynamische borden worden bij ons gebruikt, ook voor omleidingen wanneer er incidenten zijn. Ik maak het vaak mee. Wanneer er een ongeval is gebeurd op een ringweg, dan wordt er gemeld dat het beter is een andere weg te nemen.

Toeritdosering op onze snelwegen is iets moeilijker omdat ons onderliggend wegennet enorm druk bewoond is. Als men de toeritten tot de snelwegen afblokt, krijgt men monsterfiles op het onderliggende wegennet waar dat minstens even storend is omdat bijna iedereen langs de weg woont. De ruimtelijke ordening in Nederland is iets beter geschikt voor zulke modellen. Ik sta daar niet negatief tegenover. Vraag is alleen of die toeritdosering in het Vlaams snelwegenlandschap wel een goede oplossing is. Ik verwijs naar een andere verkeersdeskundige, Kris Peeters – niet de minister-president –, die zegt dat dynamische verkeersborden heel slecht zijn. Men moet het verkeer gewoon laten stilstaan. Als men de wagens laat omrijden via gewestwegen, dan raken die wegen oververzadigd.

We moeten op elk moment weten welk volume verkeer langs onze snelwegen staat, we moeten incidenten snel kunnen detecteren en omleiden wanneer dat mogelijk is. Daarvoor hebben we ook omleidingsroutes. Die toeritdosering is bij ons wel moeilijker toe te passen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Professor Tampère stelt voor de wagens te laten wachten op de oprit in plaats van op de ring. Op die manier hinderen ze het andere verkeer niet.

Minister Hilde Crevits: Op die manier staat de oprit onmiddellijk vol. En dan staan de wagens op de gewestweg. Achter onze opritten zijn er steenwegen, dat is typisch Vlaams, die dienen om al het onderliggend verkeer op te vangen. Dan staat iedereen dus stil op die steenweg.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over corporate governance bij het Havenbedrijf Antwerpen - 1231 (2012-2013)

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: De problematiek over het kwijschelden van volumeboetes aan haventerminals is genoegzaam bekend en werd ook uitvoerig besproken in de commissievergadering van 10 januari 2013. Dat gebeurde naar aanleiding van een vraag van mezelf en van de heer Martens.

Minister, in uw antwoord gaf u aan dat u niet wilde ingrijpen omdat zowel uw juridische diensten als de havencommissaris stelden dat de raad van bestuur op basis van het Havendecreet vrij is om de concessievoorwaarden en de naleving ervan vast te stellen. U formuleerde dat als volgt: “Volgens het Havendecreet is immers het verlenen van concessies en het vaststellen van de voorwaarden daarvan een exclusieve havenbestuurlijke bevoegdheid van de havenbedrijven. Het is de bevoegdheid van de interne bestuursorganen van de havenbedrijven om daarover te beslissen en erover te waken dat de voorwaarden worden nageleefd. Het lijkt me logisch dat bestaande concessieovereenkomsten worden uitgevoerd en dat de algemene beginselen van gelijkheid worden toegepast. Dat is een evidentie. Maar ik kan daar als minister niet tussenkomen.”

In mijn repliek daarop stelde ik dat het conflict een directe impact heeft op het Vlaams havenbeleid zodat u zich wel degelijk politiek aangesproken moet voelen om te handelen.

Intussen is het conflict verder geëscaleerd. Een groot Vlaams logistiek bedrijf heeft het Vlaamse Gewest en de havencommissaris nu gedagvaard.

Minister, ik heb dan in de krant uw reactie op die dagvaarding gelezen. U bevestigde het standpunt zoals u het had verwoord in de commissievergadering van januari. U herhaalde dat noch u, noch de havencommissaris bevoegd is voor deze problematiek. De havencommissaris liet weten dat zijn bevoegdheid niet slaat op “de commerciële relatie tussen het Havenbedrijf en de havengebruikers”.

Tot zover de stand van zaken van de gerechtprocedure. Ik neem aan dat dit nu op de rol staat en dat de partijen, enerzijds het logistiek bedrijf en anderzijds u en de regeringscommissaris, zich voorbereiden op een discussie voor de rechtbank. Ik betreur dat men dit niet heeft kunnen vermijden.

Intussen heeft die betrokken logistieke speler andermaal de leden van de raad van bestuur van het Antwerpse Havenbedrijf aangeschreven via een omstandige briefwisseling en bijhorende stukken. Ik vermoed dat u daar ook kennis van hebt genomen. Ik stel intussen vast dat iedereen over deze informatie beschikt. Dat is handig, want dan hoeft ik er ook niet omstandig uit te citeren.

Blijkbaar zijn er twee brieven gestuurd op 15 maart, een brief met de argumentatie ten gronde en de bijhorende bewijsvoering en een brief met als titel ‘Conclusie’ van dezelfde datum. Daaruit wil ik twee passages citeren.

“Als bedrijfsleider moet je onderhandelen met de directie van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. Soms kan alles, soms kan niets, naargelang je relatie. Van gelijke behandeling is geen sprake. Het boetedossier is het symptoom van deze ongelijkheid, de willekeur en het favoritisme maar nog erger is het gebrek aan visie en strategie. Weet er iemand wat de visie en de strategie is van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen?”

Ik lees nog een passage voor: “Als bedrijf is het moeilijk om te investeren in een havenomgeving die bestuurd wordt zonder strategie en zonder visie en waar favoritisme hoogtij viert. Wat drijft ons in dit boetedossier? De hoop dat er orde op zaken gesteld wordt, niets meer en niets minder. Voor alle duidelijkheid, wij zijn niet geïnteresseerd in de Opel-terreinen en wij zijn zelfs niet eens geïnteresseerd in de kwijschelding van de boetes van de Seaport Terminals. Wij willen alleen: gelijkheid, transparantie, openbaarheid en deugdelijk bestuur.”

Ik denk dat we dit laatste allemaal willen. U en de regering wensen dat, maar ook deze commissie en het Vlaams Parlement wensen dat. In die zin denk ik dat de betrachtingen van iedereen, ook van deze logistieke speler, sporen.

Tot zover dit groot Vlaams logistiek bedrijf. Het kon klaarblijkelijk toch nog wat sterker worden gesteld. Wie dacht dat het alleen maar een soort kruistocht was van deze Vlaamse logistieke speler, heeft het verkeerd voor.

Op 13 maart 2013 las ik in de krant wat de topman van een chemiereus in Antwerpen zei. Die topman is een van de twee onafhankelijke bestuurders in de achttienkoppige raad van bestuur van de haven. Wat ik daar las, heeft mij direct aangezet tot die tweede vraag. Hij stelt dat het hoog tijd is om eens goed na te denken hoe het verder moet met de manier waarop de haven wordt bestuurd. Die chemiespeler heeft volgens mij niets te maken met de problematiek waar de logistieke speler daarnet naar verwees, de boetebedingen inzake tonnages, alleszins niet voor zover mij bekend. Ik kan mij vergissen, maar ik denk niet dat hij betrokken is in dat dispuut. Desalniettemin zegt hij dat men eens goed moet nadenken over de manier waarop de haven wordt bestuurd. Hij wordt geciteerd in dat artikel: “Hoe de raad van bestuur vandaag functioneert, lijkt wel een doorslag van de Antwerpse gemeenteraad”. Dat lijkt mij niet echt complimenteaus voor de Antwerpse gemeenteraad. Hij vindt het ook onlogisch dat de bestuurders tot nog toe veel meer informatie kregen van Huts dan van het havenbestuur zelf. Deze bestuurder heeft ernstige bedenkingen bij dit soort besluitvorming en stelt onomwonden: “Ik heb als onafhankelijke bestuurder alvast geen zin om als schaamlapje te fungeren”.

Dat kan wel tellen. Er is de kruistocht van die belangrijke Vlaamse logistieke speler, die in alle oprechtheid eigenlijk alleen maar verlangt wat wij met z’n allen ook verlangen: gelijkheid, transparantie, openbaarheid en deugdelijk bestuur. Er wordt veel rond geïnsinueerd, wat ik eigenlijk ongepast vind. Verder is er deze belangrijke chemiereus, waarrond je niets kunt insinueren. Deze chemiereus zit daarenboven in de raad van bestuur van de haven, is daar een onafhankelijke bestuurder en komt tot deze conclusies. Minister, hier is dus duidelijk iets loos.

De Vlaamse havenbedrijven, zowel die van Antwerpen, Gent – waar ik trouwens een tijdje voorzitter van ben geweest –, Zeebrugge als Oostende, zijn zonder uitzondering ondernemingen die efficiënt en verantwoord geleid moeten worden en verantwoording moeten afleggen over het gevoerde beleid. Dat niet alleen ten overstaan van alle belanghebbenden, actief in het door hen beheerde havengebied, maar ook, gezien hun wezenlijke maatschappelijke impact, ten overstaan van de Vlaamse samenleving, in de eerste plaats Antwerpen, de grootste en belangrijkste cilinder van de havenmotor, maar ook ten overstaan van de samenleving als een geheel.

Minister, de inspiratie van de vraagstelling is dat Antwerpen de belangrijkste haven van ons land blijft. Laten we er alstublieft voor zorgen dat deze motor niet begint te sputteren. Bent u het ermee eens dat de belangrijkste haven van ons land worstelt met de vereisten van corporate governance? Zo neen, waarom niet? Zo ja, welke handelingen zult u dan stellen om deze onverkwikkelijke situatie zo snel mogelijk mee te helpen uitklaren? Ik heb het werkwoord in voorgaande zin goed gewikt en gewogen. Het gaat over mee helpen uitklaren. Het kan niet in de vorm van een dictaat richting havenbestuur. Dat kan niet en is ook absoluut niet wenselijk. Wat wel wenselijk is, is dat u vanuit uw ambt, met het gezag dat u hebt en de uitstraling die daarbij hoort, samen met de bestuurders en het havenbedrijf de toestand uitklaart.

Bent u het ermee eens dat het juridiseren van conflicten zoveel mogelijk moet worden vermeden? Zo neen, waarom niet? Na de behandeling in de commissie van januari, waar ik u heb gewaarschuwd dat het niet zou lukken, is er toch een dagvaarding gekomen. Een dagvaarding is toch een vorm van juridiseren. Indien u vindt dat het juridiseren zoveel mogelijk moet worden vermeden, welke handelingen hebt u of hebben anderen in uw regering gesteld om te vermijden dat er toch een dagvaarding zou komen? Het kan zijn dat u

een handeling hebt gesteld, maar dat de betrokkene zich niet heeft laten overtuigen. Dan horen we dat graag.

Ik denk dat het bewuste bedrijf momenteel niet alleen een van de grootste Vlaamse logistieke spelers is, maar ook de grootste investeerder in dit land inzake logistiek en naar alle waarschijnlijkheid ook de grootste werkgever in de logistieke sector. Daar moeten we trots op zijn, want het is een voor 100 procent Vlaams bedrijf. Hoe gaat u ermee om dat niet alleen dat bedrijf de maat vol vindt, maar nu ook de topman van een chemiereus zich in feite bij die kritiek aansluit en als onafhankelijk bestuurder stelt te weinig informatie te krijgen en geen zin heeft om als schaamlapje te fungeren? Daarbij wil ik benadrukken dat deze chemiespeler ervoor zorgt dat de haven van Antwerpen na Houston het allergrootste en allerbelangrijkste chemiecentrum van de wereld is. We spreken hier dus over 'big guys'. Als mensen van dit niveau zo'n verklaring afleggen, ga ik ervan uit dat het geen 'slip of the tongue' was, maar dat er wel degelijk een probleem is. Minister, hoe gaat u om met deze toch wel harde kritiek?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Mijnheer Keulen, ik begrijp uw vraag eigenlijk niet zo goed. De minister was volgens mij behoorlijk duidelijk in de commissievergadering waar u naar verwijst. U hebt ook letterlijk geciteerd uit het verslag. Voor de goede orde wil ik dat citaat zelf even herhalen: "Het Havendecreet bepaalt namelijk dat het verlenen van concessies en het vaststellen van de voorwaarden daarvan een exclusieve bevoegdheid is van de havenbedrijven." Dat stelt het Havendecreet heel duidelijk. Het is volgens mij een goede zaak dat dat zo wordt bepaald.

Maar, nu we het toch over die commissievergadering hebben, wil ik aanhalen dat de minister daar zei dat, naast het Havenbedrijf Antwerpen, ook andere havenbesturen bepalingen hebben opgenomen met betrekking tot trafiekgaranties en volumeverplichtingen. Misschien kunnen we daar wat verder op ingaan of kan de minister daar wat meer over zeggen. Misschien kunt u, mijnheer Keulen, zelf uitleggen hoe het er in andere havenbedrijven aan toe gaat?

Tot slot haalt u een aantal elementen aan, onder andere over corporate governance. Ik weet niet hoe het er in andere havenbedrijven aan toe gaat, maar het Havenbedrijf Antwerpen heeft vorig jaar al een eigen evaluatie gemaakt van het functioneren van de raad van bestuur en de regels van deugdelijk bestuur. Uiteraard stonden er enkele aanbevelingen in het rapport, waarvan er al enkele in uitvoering zijn en andere in de toekomst zullen worden toegepast. Ik was zelf getuige van de totstandkoming van de beslissing over de tonnenmaatverplichting. Dat is gebeurd in de raad van bestuur op basis van een goed voorbereid document. Bovendien heb ik niemand van mijn collega's in de raad van bestuur daar de afgelopen week enige opmerking over horen geven.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: We hebben dit debat op 10 januari al uitgebreid en – wat mij betreft – uitputtend gevoerd. Het enige nieuwe is dat de trafiekvolumeboetes slechts gedeeltelijk worden geïnd. Dat is een nieuw feit. Ik vind het terecht dat de heer van Rouveroi daarop inhaakt en nog eens in herinnering brengt dat dat problematisch is voor het parlement.

Minister, op 10 januari hebt u een aantal juridische argumenten aangehaald die mij achteraf hebben overtuigd. We moeten artikel 6 van het Havendecreet hier zo interpreteren dat het Havenbedrijf in dezen inderdaad volledig autonoom bevoegd is. De enige die hun daarover kan controleren, is de aandeelhouder, de gemeenteraad van Antwerpen. U hebt toen de heer Colpaert en de heer Desmyter aangehaald om die stelling mee te onderbouwen. Ik was aanvankelijk sceptisch, maar moet achteraf bekennen dat uw stelling en die van de heer Colpaert en de heer Desmyter juridisch wel steek houden.

Wij hebben echter ook een politieke verantwoordelijkheid, zeker in het licht van de actualiteit. Dat heb ik proberen duidelijk te maken op 10 januari. Wij zullen ons havengebied

uitbreiden op Linkeroever. Dat is een heel moeilijke operatie. De mensen in het Waasland willen een draagvlak geven, maar niet zonder meer. Zij willen, als ze grond moeten opofferen, daar in ruil economisch harde tegenprestaties voor krijgen. Dat wil zeggen dat de dokken die we daar graven, maximaal moeten worden benut. Dat was ook de reden dat het Havenbedrijf Antwerpen destijds in zijn concessie vergunningen heeft geschreven.

We hebben het moeilijk met die operatie. We willen een maatschappelijk draagvlak hebben. Er waren traditionele Vlaamse spelers die bij voorrang werden uitgesloten, maar er waren ook andere bedrijven die achter de sluizen liggen en ook wilden meespelen. Men heeft de concessies echter vergund aan andere spelers. Men heeft toen gezegd: “Jullie krijgen die concessie, maar jullie moeten als samenleving, als Havenbedrijf, als Vlaamse instantie minstens een minimaal rendement halen. Als je dat niet haalt, betaal je een boete.” De spelers die die concessies kregen, maakten zich sterk dat ze het gingen halen. Ze beloofden nog meer. Het kan zijn dat de wereldtrafiëk wat instort en dat de cijfers erop achteruitgaan. Dan moet je de maatschappijen die die concessies hebben gekregen, daarvoor ook ter verantwoording kunnen roepen. Zo houd je dat maatschappelijk draagvlak in stand, ook op Linkeroever, ook in het Waasland.

Pacta sunt servanda. Als je de overeenkomsten en cours de route begint te wijzigen, ben je niet goed meer aan het spelen. Ik denk en ik weet dat andere spelers in onze Vlaamse havengemeenschap die trafiekvolumes misschien wel hadden kunnen garanderen. Zij hebben die kans echter niet gekregen. Als het havenbestuur dan op een basketbalwedstrijd zegt: “Jongens, jullie zijn vrienden. We regelen dat wel. We wachten totdat er een nieuwe raad van bestuur wordt samengesteld om de knopen ter zake definitief door te hakken”, dan speel ik niet meer mee. Want dat soort dingen gebeurt dus inderdaad op basketbalwedstrijden, op dezelfde basketbalwedstrijden waar minister Muylers zijn vrienden tegenkomt.

En juridisch, minister, valt u niets te verwijten. Juridisch valt onze havencommissaris wellicht niets te verwijten. We hebben in dezen echter een grote politieke verantwoordelijkheid. Naast het Deurganckdok zullen we binnenkort namelijk een Saeftinghedok bouwen. Daarbij vragen we de mensen in het Waasland om grond op te offeren. Daar moeten wij harde economische garanties tegenover kunnen stellen. Dan boetes kwijtschelden, is een politiek signaal dat door niemand wordt begrepen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik ben al tevreden dat het betoog van de heer Penris verschilt van zijn betoog tijdens de vorige vergadering. Het stemt mij tevreden dat de juridische toelichting die toen door u en mij werd gegeven, zijn gedachten verder hebben doen rijpen en dat hij op dat vlak toch al mee kan volgen.

Collega's, ik denk dat het belangrijk is dat de concessies vanuit de raad van bestuur verder kunnen worden geduid, dat de nodige beslissingen kunnen worden genomen en de nodige verantwoordelijkheid effectief moet worden opgenomen bij het Havenbedrijf – nu en in de toekomst.

Het lijkt me ook nog altijd heel goed dat in het grootste deel van de haven onder een aantal voorwaarden terreinen ter beschikking worden gesteld van privéspelers. We moeten ons immers altijd afvragen hoe we de grootste meerwaarde voor Vlaanderen kunnen realiseren. Mijnheer Penris, u hebt dat in het verleden ook al kunnen volgen: we merken dat de inzichten over die voorwaarden voor concessies veranderen, als we kijken welke voorwaarden er vroeger waren en welke er nu zijn. Er wordt veel meer aandacht besteed aan het milieu, duurzaamheid en mobiliteit dan dat vroeger het geval was, maar er wordt ook gekeken of wat de overheid zelf investeert in havenontwikkeling, in het licht van het algemeen belang, daadwerkelijk het nodige rendement geeft. Dat is ook in dezen gebeurd.

Als men naar de geschiedenis van dit dossier wil verwijzen, dan is het van belang erop te wijzen dat er voor de haven van Antwerpen eigenlijk sprake is van 22 dossiers, terwijl het nu,

door de publiciteit die er in de kranten wordt gegeven, slechts gaat over 2 dossiers, ten aanzien van het Deurganckdok. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Ja, mijnheer Penris, het gaat over 22 dossiers sinds 2000. In tegenstelling tot vroeger heeft het Havenbedrijf in die dossiers gezegd bepaalde voorwaarden te zullen opleggen met betrekking tot een betere benutting van de kaaivlakte. Omdat er een harde concurrentie was met de haven van Vlissingen op het vlak van stukgoed, is men om het stukgoed te stimuleren in het verleden ook teruggekomen op beslissingen. Dat stukgoed is bijzonder arbeidsintensief, dus vond men dat men ook moest terugkomen op de bijzondere voorwaarden die men had gesteld, om dat te behouden. In 2004 stelde elke consultant ook fantastische prognoses over de groei van het containervervoer voorop. Vandaag moeten we vaststellen dat die cijfers helemaal anders zijn. Daarom wordt er dan ook bijgestuurd ter zake. Het lijkt me nog altijd absoluut belangrijk ervoor te zorgen dat de grote spelers de haven van Antwerpen blijven aandoen. Ik vind het dan niet meer dan normaal dat men op dat vlak enkele wijzigingen aanbrengt.

Als we het voorstel van die ene logistieke speler dat alle boetes uit het verleden van die diverse concessiehouders zouden moeten worden teruggevorderd, gewoon juridisch toetsen, dan is dat nonsens. Alsof het mogelijk zou zijn om terug te komen op afspraken die zijn gemaakt, ervoor te zorgen dat dit mee wordt opgenomen in een apart fonds en dan naderhand ook nog eens een verdeelsleutel op te nemen, waarbij de logistieke speler die dat heeft aangekaart dan ook opnieuw een belangrijk voordeel zou kunnen krijgen. Als we alleen al maar het gelijkheidsbeginsel hanteren, dan is dat absoluut onmogelijk. Bij het Deurganckdok zijn er bepaalde tonnenmaatverplichtingen vooropgesteld, maar niet ten aanzien van de andere concessies.

Minister, ik blijf er een groot voorstander van dat concessies vanuit de havens op die wijze kunnen blijven worden toegewezen. Ik hoop dat dit ook voor u geldt.

Mijnheer van Rouveroi, u verwees naar die onafhankelijke bestuurder. Naar ik heb vernomen, zou die bijzonder tevreden zijn met de jongste voorbereidingen voor de raad van bestuur. Hij heeft immers het besluit dat nu voorlag, ook mee goedgekeurd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Dit is een gevoelig dossier, zoals er wel meer zijn in dit parlement. Ik wil eerst verwijzen naar mijn mening, die ik heb geuit in de commissie op 10 januari. Ik heb het over de rollen zoals ik ze zag en zoals mijn regeringscommissaris die ook ziet, en die bevestigd zijn door de juridische dienst van mijn administratie en waarover ik ook een advies van een advocaat heb gevraagd. De rolverdeling zoals die vandaag bestaat, is cruciaal. U kunt zeggen dat het politiek is, en dat is juist, er zijn hier belangrijke zaken aan verbonden. Het is ook van belang dat de regels die we als decreetgever zelf hebben gemaakt en de rolverdeling die we in het leven hebben geroepen, worden gerespecteerd. De vorige keer heb ik gezegd dat het me verraste dat de vragen aan mij werden gesteld, maar dat de raad van bestuur de eerste is die in deze zaak een zware verantwoordelijkheid heeft te nemen.

Voor de goede orde, het Havendecreet zegt dat zeker het commerciële een bevoegdheid is van de raad van bestuur en van het Gemeentelijk Havenbedrijf zelf. Hoe zit die raad van bestuur in elkaar? Er zijn achttien stemgerechtigde bestuurders. Veertien bestuurders worden door de stad Antwerpen aangeduid. De raad van bestuur is volledig vernieuwd naar aanleiding van de gemeenteraadsverkiezingen.

De raad wordt voorgezeten door de havenschepen Marc Van Peel. Vanuit Antwerpen zijn de volgende mensen aangeduid: Bart De Wever, Koen Kennis, Ludo Van Campenhout, Rob Van de Velde, Nabilla Ait Daoud, Liesbeth Homans, Caroline Bastiaens, Annemie Turtelboom, Kathleen Van Brempt, Leen Verbist, Filip Dewinter, Peter Mertens en Wouter Van Besien. Daarnaast zitten er ook twee onafhankelijke bestuurders in de raad van bestuur. Het gaat om Wouter De Geest en Rudi De Meyer. Wouter De Geest is hier al uitgebreid aan

bod gekomen en beschreven. Rudi De Meyer is de CEO van Alfaport. Dat is de man die vertegenwoordiger is, niet van een bedrijf, maar van alle bedrijven in de Antwerpse haven. Hij is ook verbonden aan de Vlaamse Havenvereniging.

Er is ook in een mandaat voorzien voor een bestuurder van de Maatschappij Linkerschelde-oever. Die raad van bestuur is pas gisteren opnieuw samengesteld, vandaar dat hij er nu pas bijkomt. De raad van bestuur wordt ten slotte vervolledigd met de gedelegeerd bestuurder, Eddy Bruyninckx.

Aan de raad van bestuur wordt ook een college van commissarissen voor de stad toegevoegd. Ik heb gezegd wie er voor het commercieel beleid verantwoordelijk is. Daar is ook toezicht op. Er zijn twee commissarissen, Claude Marinower en Robert Voorhamme. Ze worden bijgestaan door de commissaris-revisor, Erik Clinck.

Tot slot wordt ook de gewestelijke havencommissaris, de heer Colpaert, uitgenodigd om de vergaderingen bij te wonen, om de hem toegekende verantwoordelijkheden uit het Havendecreet te kunnen opvolgen. Voor de situering van die verantwoordelijkheden verwijst ik naar hoe ik die zaken bekijk.

Mijnheer Penris, het siert u dat u mijn uiteenzetting van de vorige keer nog eens hebt nagelezen. U merkt dat het niet zo verkeerd was wat ik zei. Er is wel een dagvaarding die aan de Vlaamse overheid is gericht. Ik blijf bij mijn standpunt. Ik zal er verder geen verklaringen over afleggen, want de procedure zal uitwijzen hoe men dat beschouwt. Het is op basis van artikel 1382 – onrechtmatige daad – dat er is gedagvaard. We moeten de procedure nu laten lopen. Ik kan niemand tegenhouden om een procedure te starten, maar ik zal me nu houden aan de verdediging die daarop zal worden gebouwd.

Niettemin heb ik op de vorige raad van bestuur aan de gewestelijk commissaris uitdrukkelijk gevraagd om zijn zorg te uiten over een beslissing – ik citeer wat ik in de vorige commissie heb gezegd – “die rekening houdt met de algemene economische overwegingen en die juridisch afgetoetst wordt aan het gelijkheidsbeginsel en de bepalingen van het mededingingsrecht en staatssteun”.

De commissaris had me bevestigd dat de haven dat bevestigt. Ik heb hem gevraagd om dat nog eens te expliciteren op de raad van bestuur, ondanks de stelling dat de havencommissaris zich niet mag mengen in sociale economie.

Over het dossier van de concessies zijn er volgens de informatie die ik heb gekregen van de havencommissaris, twee vergaderingen met de nieuw samengestelde raad van bestuur georganiseerd. Men heeft niet gezegd dat men nu snel snel een nieuwe raad van bestuur zou maken. Er zijn twee vergaderingen aan gewijd. De eerste raad van bestuur, op 11 maart, was gewijd aan de situering en de toelichting van het dossier van de concessies. Dat is niet zo vanzelfsprekend. Er is toen gelegenheid gegeven aan de bestuurders om vragen te stellen en er is afgesproken om dat dossier opnieuw te bespreken op de raad van bestuur van 26 maart. Op de raad van bestuur werd het dossier opnieuw voorgelegd, met een voorstel van beslissing dat met een grote meerderheid van de bestuurders werd aangenomen. Concreet werd het voorstel aangenomen met dertien ja-stemmen, twee neen-stemmen en een onthouding. Een van de neen-stemmers, de heer Mertens, heeft deze morgen op de radio commentaar gegeven. Ook de heer Dewinter heeft een neen-stem gegeven, en de heer Van Besien heeft zich onthouden. Mevrouw Turtelboom was niet aanwezig.

Mijnheer van Rouveroy, u hebt vrij kritische verklaringen geciteerd uit de krant over de corporate governance. Ik vind het terecht dat de bestuurder zegt dat hij niet het schaamlapje is. Dat is ook logisch, een bestuurder is geen schaamlapje. Een bestuurder is een bestuurder en moet waken over corporate governance, en moet zijn rol als bestuurder spelen. Hij moet ten eerste aanwezig zijn, zich interesseren voor de dossiers en dan gefundeerd mee helpen beslissen.

Die man heeft het dossier mee goedgekeurd. Ik ga ervan uit dat hij ook antwoord heeft gekregen op alle vragen waar hij mee zat. Als hij een opmerking heeft gemaakt dat hij niet voldoende wordt geïnformeerd, ga ik ervan uit dat hij dat heeft geventileerd naar de mensen bij wie hij dat moest ventileren en dat hij antwoorden op al zijn vragen heeft gekregen. Ik ken die man trouwens niet als iemand die zich zou laten gebruiken of misbruiken voor eender wat. Ik ga ervan uit dat hij dat ook in deze zaak niet heeft gedaan.

Als u dat artikel citeert, vind ik dat terecht. Ik kan u absoluut begrijpen. Maar als daaruit na enkele weken een positief stemgedrag volgt, ga ik ervan uit dat hij zijn houding met voldoende verantwoordelijkheid voor zijn functie heeft bepaald.

De commissarissen van de stad, die ter zake bevoegd zijn, kunnen vragen stellen. Ze hebben daar een belangrijke rol. De beslissing is nu genomen door de raad van bestuur. Die zal nog druk worden becommentarieerd. Ik houd me aan het standpunt dat ik heb ingenomen over de verantwoordelijkheden. U hebt zelf kunnen horen wie allemaal deel uitmaakt van de raad van bestuur. Je kunt heel bezwaarlijk stellen dat dat mensen zijn die van toeten noch blazen weten. Het zijn mensen die heel goed weten wat het betekent bestuurder te zijn in een havenbedrijf.

Ik kan bevestigen dat er inderdaad een dagvaarding is verstuurd, ingesteld door de speler waarnaar u verwijst. Mijnheer van Rouveroy, ik betreur uiteraard dat zo'n geschil wordt gejuridiseerd, zeker gelet op de eerder toegelichte verantwoordelijkheden. Het was op de havenreceptie van de haven van Gent dat ik de gedelegeerd bestuurder van dat bedrijf letterlijk tegen de buik ben gelopen. Ik sta open voor gesprekken met iedereen en ook met bestuurders. Dat is geen probleem. Ik vind het wel spijtig dat er gedagvaard is. Er is gedagvaard op basis van een argumentatie waarmee ik niet akkoord kan gaan. Als men zegt dat het een onrechtmatige daad is, dan ben ik het daar niet mee eens. Ik kan er niet veel meer over zeggen dan dat ik het er niet mee eens ben en ik vind dat iedereen zijn rol moet spelen in dit dossier.

Intussen is de inleidingszitting achter de rug en werd een conclusiekalender opgesteld. Het Gemeentelijk Havenbedrijf is tussenbeide gekomen in de procedure. Dat is ook logisch. Ik ben zelf jurist en heb daar mijn mening over. Ik denk dat ik correct heb gehandeld, maar het zal de rechtbank zijn die zal beslissen of dat zo is. Meer verklaringen zal ik daar vandaag niet over afleggen.

U vraagt mij: moet een havenbedrijf de regels van corporate governance naleven? Evident. Dat is zeker juist. De eerste die daarover moet waken, is de raad van bestuur van dat havenbedrijf. Die heeft daar een belangrijke taak in, niet alleen in Antwerpen trouwens, maar ook in Zeebrugge, ook in Gent en ook in Oostende.

Specifiek in dat verband is in 2012 door de haven van Antwerpen een evaluatieproject opgezet met het oog op de samenstelling en de werking van de raad van bestuur. Het is een nieuwe raad van bestuur. De resultaten van dat evaluatieproject zijn aan de nieuwe raad van bestuur voorgelegd op 26 maart. Het is niet onbelangrijk dat dat gebeurt. Er zijn ook een aantal nieuwe initiatieven genomen, zoals de oprichting van een auditcomité in de schoot van de raad van bestuur. Een interne audit functioneerde al eerder. Daarover is er trouwens een vraag geweest van de heer Watteeuw, op 16 november 2012. Ik heb aan de regeringscommissaris gevraagd om het punt met betrekking tot deugdelijk bestuur, hoewel het eigenlijk niet onder zijn bevoegdheid valt, aan te kaarten, niet in de raad van bestuur maar in het overleg dat hij heeft met de verschillende havenbesturen. Mijnheer van Rouveroy, in die zin vind ik uw vraag pertinent. Er is een verslag voor Antwerpen. Ik denk dat het goed is dat de regeringscommissaris het punt in het algemeen op het overleg op de agenda plaatst en dat er ook goede afspraken over worden gemaakt.

Mevrouw Bastiaens, ik vermoed dat ik in mijn antwoord de vorige keer gezegd heb – ik moet verwijzen naar het verslag – dat in Gent enige tijd beslissingen over concessies en de

naleving ervan gedelegeerd werden aan een directiecomité of een bijzonder comité. Dat was ook zo in Zeebrugge. Men heeft me wel gemeld dat er zowel in Gent als in Zeebrugge ook een bespreking van dit thema in de raad van bestuur zal komen. Het is van belang dat dat gebeurt. Ik ben daar niet de aanstoker van. Wij horen en spreken elkaar uiteraard. Ik vind het van belang dat daar een gesprek over wordt gevoerd. Ik vermoed dat de dossiers in het verleden zeker werden behandeld door het directiecomité in Gent. Ik ga ervan uit dat als een directiecomité zoiets behandelt, de notulen daarvan ter beschikking worden gesteld van de raad van bestuur en dat de facto de raad van bestuur zijn controletaak daarop kan uitoefenen.

Als u daarover detailinformatie wenst, moet ik die zelf navragen. Het was alleszins niet gebruikelijk dat dat op de raad van bestuur kwam. Ik vermoed dat dat in Zeebrugge hetzelfde was. Nog eens: wordt vervolgd. Voor Oostende heb ik geen verdere informatie. We gaan daar in de raad van bestuur een bespreking aan wijden.

Mijnheer Penris, wat betreft uw vraag over het dossier Linkeroever, is er vorige week door collega Rzoska ook een vraag om uitleg gesteld over de beslissingen die daar genomen zijn. U hebt gelijk dat een draagvlak zoeken en houden van groot belang is. Ik heb toen voorgesteld dat de komende weken een toelichting zou worden gegeven aan het parlement over het sociaal begeleidingsplan dat loopt en de manier waarop de beslissing tot stand is gekomen. Dat zal samen met de commissie Ruimtelijke Ordening gebeuren, want minister Muyters stelt het RUP vast. Ik heb me daartoe geëngageerd. U zult daar de kans krijgen om dit hele proces verder mee te volgen.

De voorzitter: Ik ben verheugd dat er voortdurend wordt gezegd dat de vragen die worden geagendeerd, goede vragen zijn.

De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik wil even inspelen op wat de heer Penris daarnet zei. Hij zei dat bij het toewijzen van de concessies, ik denk voor wat betreft het Deurganckdok, Vlaamse spelers bij voorrang werden uitgesloten. Ik zie dat u dat non-verbaal bevestigt, mijnheer Penris. Minister, dat kan wel tellen, he. Dat is een variëteit op hetzelfde thema. Het klinkt misschien nog valser, want hier gaat het over een ongelijkheid inzake het kwietschelden van boetes. Dat is eerlijk gezegd nog erger, namelijk dat Vlaamse deelnemers niet zouden mogen deelnemen aan de toewijzing van concessies. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits en van de voorzitter)*

Dat was allicht nadat het dok klaar was of in de loop van de werkzaamheden met betrekking tot het dok. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Minister, ik vraag u om daar nota van te nemen en desgevallend er eens over na te denken of die informatie niet moet worden gecheckt. In de mate dat dat juist blijkt te zijn, lijkt me dat niet evident.

Maar goed, dit was natuurlijk niet het voorwerp van mijn vraagstelling. Als u me toestaat, wil ik mijn vraagstelling eens ontvetten van alles wat er rond is geweven. Wat is de essentie, wat heeft me verontrust? Ik heb het nog eens nagekeken, het is inderdaad de grootste investeerder inzake goederenbehandeling in de Antwerpse haven. Als je dat zegt, heb je het dus over de allergrootste van Vlaanderen, want de grootste haven is Antwerpen, en als men daar de grootste is, is men supergroot. Het heeft me eerst verontrust dat die goederenbehandelaar zich klaarblijkelijk onheus behandeld voelt. Gaandeweg hebben we de argumenten gehoord en gelezen.

Ik vind dat die argumenten hout snijden, maar ik voeg er ogenblikkelijk iets aan toe. Minister, we zitten hier niet in een rechtbank. Ik ben ook jurist, titelvoerend advocaat, ik laat me ook heel snel verleiden tot een juridische discussie, dat weet ik. Maar hier doen we aan politiek. In die zin wil ik het niet eens meer hebben over artikel 6 of artikel 20 van het Havendecreet. Ik heb u dat de vorige keer ook gezegd: hier gaat het over onze politieke opdracht. De mijne bestaat erin

uw activiteiten te controleren en u vragen te stellen, de uwe bestaat erin antwoorden te geven. Dat doet u, maar in dezen zeer onvolledig, want u verschuilt zich achter het juridische argument. In hoofddorde zegt u: ik ben in feite niet bevoegd, ik meng me er ook niet in. Dat antwoord volstaat niet. Dat heb ik u toen gezegd, en dat zeg ik vandaag ook nog eens.

Waarom dring ik daarop aan? Minister, collega's, ook die van Antwerpen, geloof me vrij: ik zoek geen minister die rechter speelt, ik zoek een minister die een bemiddelaar is en een coach. Ik zoek die niet alleen voor Antwerpen, maar in hoofddorde voor Antwerpen, omdat door omstandigheden, waar ik absoluut niets mee te maken heb maar die ik alleen maar acteer, er nu problemen zijn in Antwerpen. Maar dat geldt niet alleen voor Antwerpen, dat geldt net zo goed voor Oostende, Zeebrugge en Gent. Ik zoek een minister, die als er problemen zijn, bemiddelt. Ze moet niet arbitreren, ze moet ook geen rechter spelen, daarvoor zijn anderen bevoegd. Minister, van uw eigen Vlaams havenbeleid delen we toch 95 procent, om niet te zeggen dat er ons bijna niets of niets scheidt. Dat is de waarheid. In die zin staan we schouder aan schouder. Ik hecht veel belang aan uw havenbeleid, de steun die u verleent aan Antwerpen, Gent, Oostende en Zeebrugge is in dank aanvaard, en meer dan terecht. Ik vrees alleen maar dat we door dergelijke procedures misschien mogelijke investeerders afschrikken. Dat zie ik niet graag gebeuren.

Zo kom ik op die tweede speler. Ik was inderdaad ook niet tot een herhaalvraag gekomen, collega Penris, dat is waar, ware het niet dat ik dat plots een paar weken geleden heb gelezen. Minister, ik ben blij en het siert u, dat u zegt dat u dat ook hebt gelezen. Dat maakt me bezorgd. Toen heb ik die vraag opgesteld. Dan heb je die verdraagde werking van ontvankelijkheid en behandeling in de commissie. Ondertussen verwijst u naar zijn stemgedrag eergisteren. De vraag was gesteld op het ogenblik dat de betrokkene duidelijk gefrustreerd was over de wijze waarop hij mocht tussenkomen en de wijze waarop hij geïnformeerd was. Hij heeft nu klaarblijkelijk voor gestemd. Laten we hopen dat dit de uiting is van het feit dat wat hem betreft, dat probleem van de corporate governance in dit dossier is opgelost. Ik ben daar niet zeker van. U zou het hem best zelf eens vragen en dan horen we dat wel.

Ten slotte, en ik rond af, minister, het gaat over veel geld: geld dat de haven van Antwerpen zeker kan gebruiken. De investeringsnood is daar ook nog altijd hoog. De haven is zeer winstgevend, en dat is haar gegund, maar zelfs met die hoge winsten zal de haven toch nog een inspanning moeten doen om te bereiken wat ze wil. En ze zal het zelf moeten betalen. Gegeven dat feit, denk ik dat het heel ongelukkig is om zulke inspanningen te doen naar spelers die klaarblijkelijk niet veel te lijden hebben onder de economische recessie en gigantische winsten maken.

Containerbehandelaar PSA International deelt vandaag 28 maart mee een nettowinst te hebben gemaakt van 1,26 miljard Singaporese dollar, dat is een stijging van 10 procent, en een volumegroei van 4,3 procent. Op 20 maart geeft Dubai Ports World (DP World) een profit aan van 3,1 miljoen dollar of een stijging met 5 procent. De omzetsijging vind ik in dit persbericht niet direct terug, maar laten we ervan uitgaan dat er geen winststijging kan zijn als de omzet niet stijgt.

Minister, ik weet niet of deze spelers nood hebben aan de inspanning die wij voor hen leveren. Ik denk dat die inspanning beter en rechtvaardiger zou kunnen worden gespreid over alle concessiehouders. Ik heb begrepen dat dit ook – in ondergeschikte orde – het voorstel was van de betrokken logistieke speler, de heer Huts. Als je dan toch een pot hebt die je niet wil innen als Havenbedrijf Antwerpen, in ze dan eerst van deze twee spelers, en verdeel vervolgens de pot in volgorde van belangrijkheid van uw concessionarissen. Dan zullen PSA en DP World toch nog eerst aan de kassa passeren, maar dan niet alleen, want dan spelen ook de kleintjes en de Vlamingen mee.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik ben ook jurist met een specialisatie Maritieme Wetenschappen, maar ik heb reden om aan te nemen dat uw regering en uw regeringscommissaris op dit moment juridisch buiten schot staan. Ik denk dat u daarvoor genoeg juridische argumenten hebt. Dit neemt niet weg dat u in dit dossier over een heel grote morele verantwoordelijkheid beschikt, vooral omdat u tot dezelfde partij behoort als de mensen die het Antwerps havenbestuur leiden. U behoort tot dezelfde partij als de heer Van Peel, dezelfde partij als de heer Bruyninckx. U kunt in dit dossier met uw gezag de dingen veranderen die moeten veranderen.

Ik heb van in het begin, toen het Havenbedrijf werd opgericht, er altijd voor gepleit dat de bestuurders zouden beschikken over een bestuurdersaansprakelijkheidsverzekering. Ik denk dat dat niet meer dan normaal is. Maar zo'n verzekering – en ik zeg dat aan de nieuwe bestuurders – sluit uit dat fouten worden gedekt die willens en wetens zijn gebeurd door de bestuurders. Ik ben ervan overtuigd dat de bestuurders met de beslissing die ze recent hebben genomen, wetens en willens een bestuurlijke fout hebben gemaakt, en ik vrees dat hun aansprakelijkheidsverzekering dat niet meer gaat dekken. Maar dat is een ander verhaal.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik denk dat het heel goed is dat u effectief naar uw vorige toelichting hebt verwezen. U hebt blijkbaar Sas van Rouveroy nog niet overtuigd, maar ik denk dat het goed is om de stukken over het tot stand komen van het Havendecreet nog eens te lezen. Dat decreet is hier unaniem goedgekeurd en heeft toen de spelregels voor het havenbeheer vastgelegd, zoals door de minister is toegelicht.

Ik denk dat het verkeerd zou zijn mocht de minister op uw voorstel ingaan en de zaak op een andere manier zou bekijken. Het is effectief de rol en de verantwoordelijkheid van het Havenbedrijf om de concessie en de voorwaarden daarvan verder te bepalen en zijn verantwoordelijkheid ter zake ook verder op te nemen. Daar moeten wij verder op toezien: dat de spelregels zoals ze zijn vastgelegd in het Havendecreet, worden gerespecteerd. Dat is onze rol en onze verantwoordelijkheid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb het er wat moeilijk mee te horen dat ik in die dossiers de coach ben. U kent mijn mening over de bevoegdheidsverdelingen. Commercieel beleid is een taak van de haven en van het havenbestuur.

Mijnheer Penris, u kunt naar de partijpolitiek verwijzen en zeggen dat het van mijn partij is. Ik zie mensen van de sp.a, Open Vld, N-VA, het Vlaams Belang en Groen. Ik zie ook twee onafhankelijke bestuurders. Ik zie dat een overweldigend grote meerderheid van de hele raad van bestuur overtuigd is van de argumentatie die hier wordt aangehaald. U kunt nu verklaren dat al die mensen, met inbegrip van de onafhankelijke bestuurders, verkeerd zijn. U kunt ook iets over de opgebouwde argumentatie zeggen. Ik vind die argumentatie in elk geval correct.

Ik kan enkel blijven herhalen dat ik met mensen spreek. Ik heb in verband met dit dossier duidelijk met veel mensen gesproken. Ik loop niet doof en blind over de straten. Ik ben gevoelig voor een aantal hier aangehaalde argumenten. Dit geldt zeker voor het aspect van de corporate governance. Dat thema is in alle raden van bestuur van havenbedrijven ter sprake gebracht. Niemand mag me kwalijk nemen dat ik zelfcontrole belangrijk vind. Ze moeten een audit uitvoeren. Wat dit betreft, ben ik alert.

Volgens de heer van Rouveroy moet ik in verband met individuele dossiers coachen. De enige manier waarop ik als coach kan optreden, bestaat eruit een speler gelijk te geven. Ik mag echter niet arbitrerend. Ik kan enkel kijken en luisteren. Ik heb goed geluisterd. Ik beslis echter niet. Ik heb de argumentatie gehoord en de verhalen gelezen. Ik heb ongeveer twintig brieven gekregen. Ik ben langs allerlei kanten geïnformeerd.

Ik vind dat de heer van Rouveroy te weinig belang hecht aan de bestaande spelregels. Het lijkt erop dat hij aan de verantwoordelijkheid van de leden van de raad van bestuur voorbijgaat. Het lijkt wel of die mensen volgens hem geen verantwoordelijkheid hebben. Hetzelfde geldt voor de commissarissen van de steden. Zij moeten het commercieel beleid bekijken. Hij gedraagt zich alsof die mensen niets moeten doen en alsof de minister de coach moet zijn.

Ik vind dat niet correct. Ik verschil op dat vlak van mening met hem. Ik ben blij dat we met betrekking tot bijna alle andere zaken niet van mening verschillen. Het is nodig de geweren soms in dezelfde richting te richten. *(Gelach)*

De voorzitter: Dat laatste punt was duidelijk een paasboodschap. *(Gelach)*

De vraag om uitleg is afgehandeld.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het crisisberaad met betrekking tot het winterplan

- 1193 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de mobiliteitsknoop bij winterweer

- 1197 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ondanks meerdere waarschuwingen van de weerdiensten maar ook van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) werd op dinsdag 12 maart het land herschapen in chaos. De hopelijk laatste winterprik heeft die dag lelijk huisgehouden. Bussen en trams reden amper uit. Er stond wel 1600 kilometer file op onze wegen, en het treinverkeer van en naar Brussel lag volledig in de knoop. Nooit eerder gezien. Het winterplan leek niet opgewassen tegen die late en zeer zware winterprik.

Onmiddellijk rijzen vele vragen over hoe zulke situaties kunnen worden voorkomen. De werking van alle betrokken diensten rolde over de tongen van velen. Hoe kan dit nu gebeuren? En toch!

Minister, u kondigde aan dat u crisisberaad zou houden met de transportsector en met andere betrokken diensten. We hebben enkele reacties daarover kunnen lezen in de pers. Het winterplan zou opnieuw tegen het licht worden gehouden, en er zou degelijk overleg over de stand van zaken van dat winterplan worden gevoerd.

Minister, kunt u mij ondertussen meedelen wat de bevindingen zijn van het crisisberaad over de werking van het winterplan? Ik hoor hierover tegenstrijdige gegevens, die dan weer worden herroepen, bijvoorbeeld over de winterbanden of over het overleg met de transportsector. Werden er bijkomende maatregelen besproken? Zullen er nog maatregelen worden onderzocht? Bijvoorbeeld de afspraken met de transportsector? Wat is de stand van zaken om telewerken meer ingang te doen vinden? Enkele bedrijven hebben daar op dat moment op ingepikt. Hoe staat u tegenover het verplichten van winterbanden? Vanuit de Federale Regering horen we nu dat men winterbanden niet verplicht zou maken. Men zou de eigenaars van een auto met winterbanden een soort van opleiding willen laten volgen. Welke afspraken werden gemaakt met buurlanden, aangezien Nederland blijkbaar de provincie Limburg te hulp moest schieten?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, ik sluit mij graag aan bij deze vraag. Mijn vraag is gelijkaardig. Ik zal dus niet alles tot in de details herhalen.

Minister, wij hebben een lange en vrij strenge winter, met af en toe sneeuwbuien, achter de rug. Globaal genomen mogen wij tevreden zijn over de aanpak van AWV op onze snelwegen en gewestwegen. Er zijn natuurlijk ook van die uitzonderlijke sneeuwdagen, zoals op 12 maart. Dan zie je dat er toch problemen zijn. Wij moeten uit elke crisis lessen trekken. Dat is in het verleden al gedaan. Dat mag deze keer ook.

Minister, ik ben ook benieuwd naar de resultaten van dat overleg met die partners. Welke conclusies zijn daaruit getrokken? Ik kon in de pers lezen dat het verbod voor vrachtwagens er niet zal komen. Wat is daarvoor de motivering? Ik wil ook weten of men niet eventueel andere maatregelen moet treffen. Op 12 maart was de stuifsnieuw het grootste probleem om de wegen opnieuw vrij te krijgen. Zoekt men alternatieven in de aanpak van dergelijke speciale sneeuwval?

Ik had ook een vraag over de NMBS. Ik zat toen vier uur op de trein en ik denk dus dat ik die vraag uit frustratie heb neergeschreven. Die vraag heeft eigenlijk geen relatie met dit dossier.

De voorzitter: Wenst iemand zich aan te sluiten bij deze therapeutische vraag? Neen?

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb ook zo'n therapeutische oefening nodig gehad, toen ik de kranten zag na deze chaotische dag.

Het klopt dat er op 12 maart een verschrikkelijke ochtendspits is geweest, niet alleen voor wie zich met de auto wilde verplaatsen, maar ook voor wie wilde fietsen of te voet gaan, of wie de trein, bus of tram wilde gebruiken.

Ik had er toch wat moeite mee dat men in de pers alle inspanningen van de wereld deed om de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met de vinger te wijzen. Men schreef dat ze het niet goed hadden gedaan, dat ze het niet konden en – en dat heeft mij vooral geërgerd – dat het in de buurlanden zoveel beter was. Want wat zagen we de volgende dag op de eerste pagina van dezelfde krant die op dinsdag nog schreef dat AWV het allemaal slecht had gedaan? Diezelfde krant kopte op woensdag op de voorpagina hoeveel erger het in Frankrijk en Duitsland wel niet was dan bij ons.

Nochtans was het niet zo dat er in Frankrijk veel sneeuw was gevallen, een beetje minder over Vlaanderen, en weer meer in Duitsland. We hebben dat nagevraagd, en dat kan niet met sneeuw. (*Gelach*)

Die krant heeft mij dus wel wat nerveus gemaakt. Eerst was het allemaal de schuld van AWV en waren zij een bende knoeiers, de volgende dag was het zoveel erger in Frankrijk en Duitsland.

Ik stond zelf trouwens ook in die file en heb een aantal vaststellingen gedaan. Ik had intuïtief het aanvoelen dat er niet gestrooid was. Ik had dat de avond ervoor al gevoeld. We reden op de autosnelweg, het begon te sneeuwen en de sneeuw bleef liggen. Wie mijn temperament kent, zal het niet verbazen dat ik dat meteen gemeld heb. Maar er was dus wel degelijk gestrooid, zij het niet overal.

Ik was aanvankelijk kwaad omdat er niet overal gestrooid was, maar het heeft ons wel een les geleerd. Het is op maandagavond beginnen te sneeuwen, en die sneeuw is overal onmiddellijk blijven liggen, zowel waar gestrooid was als waar niet gestrooid was. Voor mij is dat al een belangrijke les: was het dan wel zo zinvol om te strooien?

De temperaturen lagen eerst nog boven nul, en er was een vochtig wegdek. Als je daarop strooit, spoelt veel van dat strooizout weg. Op het moment dat de temperatuur van het wegdek negatief werd, was het zout dus weg. Het is er beginnen op te sneeuwen, en die sneeuw is blijven liggen.

Het was 's avonds dus al moeilijk geweest. Ik heb iedereen gealarmeerd. Bij onze centrale was het alle hens aan dek, want het zou nog sneeuwen. Het nadeel in vergelijking met de vorige winter, toen het net voor de ochtendspits ophield met sneeuwen, was dat het nu is blijven sneeuwen, ook tijdens de spits, waardoor we grote problemen hebben gekend. Ik ontken die grote problemen niet. Maar, collega's, om 13 uur 's middags waren er geen files en geen problemen meer. En dat konden onze buurlanden ons niet nadoen.

Ik erken dat het erg was. Die 1600 kilometer was trouwens niet voor Vlaanderen, mevrouw Van den Eynde. Dat was het cijfer voor België. Wij hebben bijvoorbeeld permanent 30 à 40 kilometer per uur kunnen rijden op de snelweg, maar wij waren ook file. Je moet die filecijfers dus een beetje in de juiste context bekijken. Als je op de snelweg trager dan 60 of 70 kilometer per uur rijdt, spreekt men over file, terwijl je in de gegeven omstandigheden gewoon niet sneller kón rijden.

Ik geef u dat alles mee, collega's, om toch een beetje begrip te vragen voor de bijzondere omstandigheden van de dinsdag.

Wij hebben protocolafspraken gemaakt met Wallonië en Noord-Frankrijk. Die afspraken met Wallonië werken perfect. Daar had men beslist om geen vrachtwagenverbod in te voeren, terwijl ze veel meer redenen hadden dan wij om dat te doen, want onze heuvels zijn totaal niet te vergelijken met de snelwegen in Wallonië. Zij hebben ook geleerd uit de vorige keer. Je moet dat trouwens op voorhand aankondigen en de transportsector verwittigen.

In Noord-Frankrijk was er plots wel een vrachtwagenverbod. Dat heeft drie of vier dagen geduurd. Ik maakte mij grote zorgen over de grensovergangen. We hebben hier de werking gezien van ons protocol. De gouverneur van West-Vlaanderen heeft onmiddellijk contact opgenomen met de prefect in Noord-Frankrijk. Na een paar uren waren de grensovergangen bij ons vrij. Er is nooit een probleem geweest. De chauffeurs werden niet in het ongewisse gelaten. Dat heeft dus gewerkt. Wat we als fout hadden gevoeld de vorige keer, hebben we nu vermeden. U herinnert zich het vorige vrachtwagenverbod in Noord-Frankrijk. Ze stonden daar allemaal aan Rekkem. Die mannen hadden geen eten of drinken. Er is daar geen restaurant. Het Rode Kruis is moeten gaan helpen. Dat is deze keer allemaal niet nodig geweest. De communicatie is vrij goed verlopen.

Toch hebben we op woensdagvoormiddag een spoedoverleg samengeroepen. Ik wist niet hoe de communicatie verder zou verlopen en ik wilde van de automobielenorganisaties Touring en de Vlaamse Automobilbond (VAB), de vrachtwagenorganisaties Transport en Logistiek Vlaanderen, de Fédération royale belge des Transporteurs et des Prestataires de services logistiques (FEBETRA), de Union Professionnelle du Transport et de la logistique (UPTR), maar ook van AWV zelf, de weerdiensten en al wie in dat protocol betrokken is, weten of het gewerkt heeft, of het voldoende gewerkt heeft, wat de pijnpunten waren, wat de oorzaken daarvan waren en of we moeten bijsturen.

Een van de zaken waarover vooral de kranten luid schreeuwden, was dat we als het zo sneeuwt ook in Vlaanderen een algemeen vrachtwagenverbod moeten invoeren. Er was iets voor te zeggen om dat te bespreken. Het is de eerste keer dat ik heb gezien dat vrachtwagens – ocharme! – de afrit Wetteren niet op geraakten en daar in schaar kwamen te staan. Ik vond het nuttig om dat te bekijken.

Iedereen was het erover eens dat de communicatie over de winterprik zeer goed is verlopen. We hebben zeer goed gecommuniceerd dat men moest oppassen en eventueel thuisblijven als men niet moest gaan werken. We hebben gezegd dat het zou sneeuwen. Drie jaar geleden was het van: "Het zal misschien sneeuwen, maar we weten niet hoeveel." Nu wordt er volop gecommuniceerd dat de mensen hun verplaatsingen moeten uitstellen tot na de spits. Dat is goed en iedereen ervaart het ook als goed. Enige kanttekening van het AWV: je moet wel geloofwaardig blijven. Als je iedere keer dat er vijf vlokken uit de lucht dreigen te vallen moord en brand schreeuwt en zegt dat de mensen moeten thuisblijven, zal er niemand

thuisblijven. Je moet daarin doseren. Ook de mailcommunicatie naar de UPTR en naar al onze partners is zeer goed verlopen. Daarover zijn geen bemerkingen.

Men had wel het subjectieve gevoel dat er niet gestrooid was. Ik heb dat uitgelegd. Dan zei iedereen dat het strooien toch in orde was. Het ruimen toen de sneeuw viel, is ook gebeurd. Op mijn traject zou de sneeuw toch minstens geruimd moeten zijn. *(Gelach)*

Men heeft mij uitgelegd dat men geruimd heeft en daarachter zout heeft gestrooid, maar het is uren blijven sneeuwen en die sneeuw is blijven liggen. Ook die uitleg werd aanvaardbaar geacht.

We hebben per provincie protocollen opgevraagd om te weten hoe en hoe laat er is gestrooid. Eén of twee aannemers vonden dat ze te laat zijn opgeroepen en dat ze een paar uur vroeger hadden kunnen strooien. We nemen al die opmerkingen ernstig op, om te zien hoe we dat in de toekomst nog beter op elkaar kunnen afstemmen.

Mevrouw Van den Eynde, er is een vervolgoverleg gepland op 24 april. Meteowing en het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI) hebben niet altijd gelijke voorspellingen. Dat is soms een beetje zorgwekkend. Het scheelde niet veel, maar het scheelde toch een centimeter of zes. Die paar centimeter kunnen wel een andere inschatting geven van hoe je curatief te werk moet gaan.

Op 24 april komen we opnieuw samen, ook met de federale wegpolitie. Een kanttekening die ik ook moet maken, is de volgende: als we aan blokstrooien doen, rukt de federale wegpolitie massaal mee uit. U kent het beeld. Nu waren er die ochtend heel veel ongevallen gebeurd. De politie had een capaciteitsprobleem. Men heeft toch aan blokstrooien kunnen doen, maar we moeten ons daarop enten. Ik heb gevraagd om die zaak tegen 24 april te bekijken. Als je weet dat er een zware winterprik komt, moeten er misschien extra ploegen stand-by zijn om er toch voor te zorgen dat er voldoende capaciteit is om mee te rijden. Dat zijn misschien kleine dingen, maar het kan ons helpen.

Mevrouw Jans, zorgt dat ervoor dat ons winterplan niet werkt? Neen, het werkt goed. Maar we moeten permanent willen leren en kijken hoe we het beter kunnen doen.

Iedereen heeft toen ook goedgekeurd dat een algemeen vrachtwagenverbod bij winterse omstandigheden niet kan en ook niet moet omwille van de complexiteit van de problematiek. In dit geval konden wij niet 24 uur op voorhand zeggen dat de vrachtwagens die ochtend niet zouden mogen rijden. De voorspelling was niet voldoende dramatisch.

Wat we wel beter zouden kunnen coördineren, is de kaart van knelpunten in Vlaanderen duidelijker te maken: de op- en afritten, de bruggen. Dat zullen we op 24 april bekijken. Daardoor zouden we heel snel kunnen communiceren welke afrit je tijdelijk niet kunt gebruiken, waardoor het verkeer langs een andere route moet rijden. Zo kunnen we ons plan verbeteren om bepaalde routes aan te raden en andere te ontraden.

De argumenten om te stellen dat een algemeen vrachtwagenverbod niet kan, blijven dezelfde als de vorige keer. Wij staan op dezelfde lijn als de Waalse Regering en het Waalse winteractieplan. Men voert daar het vrachtwagenverbod ook maar in bij zeer extreme omstandigheden. Nu heeft men het ook niet gedaan. Men heeft enkel tijdelijk twee assen verboden. Dat heeft niet zo lang geduurd, en het heeft veel beter gewerkt dan twee jaar geleden. Ik heb toen zware discussies gehad met minister Lutgen. Voor onze Vlaamse transportsector was dat ook een ramp. Ze waren al aan het rijden en plots moesten ze aan de kant. Dat is niet zo handig, en daarom hebben wij een goede keuze gemaakt. Maar het zou kunnen dat er een knelpuntenkaart komt met een aantal zones waar we tijdelijke verboden kunnen invoeren.

Mevrouw Van den Eynde, wat betreft het telewerken heb ik daarnet al gezegd dat we op voorhand heel duidelijk hebben gecommuniceerd om indien mogelijk de verplaatsingen uit te stellen. In bedrijven die al aan telewerken doen, konden de mensen er gebruik van maken. Ik

weet dat er op dit moment bij De Lijn een project rond telewerken loopt, niet voor de chauffeurs natuurlijk, maar voor het andere personeel. De resultaten moeten ook voor mijn administratie nuttig zijn om er in het algemeen wat positiever tegenover te staan.

Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) voert op dit moment een heel grondig onderzoek naar winterbanden. Het is geweten dat deze banden bij winterse omstandigheden meer baanvastheid bieden dan gewone banden of vierseizoensbanden. Ze zijn al verplicht in Duitsland en Luxemburg. Ook de Europese Commissie buigt zich erover. De studie van het BIVV zal ook rekening houden met de meteorologische eigenschappen van ons land en zal de prestaties van winterbanden analyseren in functie van verschillende weersomstandigheden. We verwachten de resultaten van de studie na de winter – ik had gedacht dat die nu al voorbij zou zijn, maar dat is nog niet het geval. Op basis van de studie zal de staatssecretaris voor Mobiliteit, de heer Wathelet, een beslissing nemen, uiteraard na overleg met ons. Zodra het onderzoek klaar is, zult u die uiteraard ook krijgen, dan kunnen we er hier eens over spreken.

AWV heeft traditiegetrouw heel goede contacten met de Nederlandse collega's. Ook voor heel ons winterprogramma op de snelwegen hebben we eigenlijk heel veel inspiratie geput uit het Nederlandse systeem van cyclisch onderhoud. De vorige winterprik was bij ons veel minder erg dan in Nederland, Nederland heeft toen een enorme chaos gekend. Toen Nederland zag hoe zwaar wij het te verduren hadden die voormiddag – want toen had Nederland veel minder last –, heeft het spontaan voorgesteld om de capaciteit die het over had bij ons in te zetten. Uiteraard gebeurt dat niet in West-Vlaanderen, maar op de grenssnelwegen E313, E314 en E19. We hebben dankbaar gebruikgemaakt van het aanbod, want doordat die assen door hen geblokstrooid konden worden, konden wij onze capaciteit elders inzetten. Het werd heel erg geapprecieerd. We kunnen het beschouwen als een soort proefproject. De beide wegenadministraties zijn nu aan het bekijken of ze, zeker bij echt zware winterse omstandigheden, duurzamer kunnen samenwerken om gebruik te maken van elkaars capaciteit, zeker in de grensregio's.

Mevrouw Jans, u stelde een vraag in verband met de NMBS. Ik wil dat gerust doen. We hebben trouwens nog een paar bilaterales te gaan met de NMBS in het kader van het investeringsplan. Ik zal uw opmerking overmaken aan de bevoegde minister. Ik moet wel zeggen dat ik de indruk heb dat hij heel erg begaan is met wat daar gebeurd is.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het weer dat we op 12 maart hebben gezien, hebben we nooit eerder gezien. Niemand verwachtte die laattijdige winterprik nog. Ik heb de vraag niet gesteld om het beleid in vraag te stellen, maar gewoon omdat u zelf had aangegeven dat het nodig is om ons winterplan eens te evalueren. Het is goed dat we dat elk jaar opnieuw doen. Het kan zijn dat er wijzigingen nodig zijn, het weerbeeld wijzigde ook de afgelopen jaren. Velen willen het misschien niet horen, maar de klimaatopwarming zorgt voor heel veranderlijk weer. In ieder geval hoop ik dat u op zoek bent naar nieuwe elementen – u geeft daar blijk van – die meer problemen kunnen voorkomen in de toekomst. De knelpuntenkaart lijkt me een heel goede zaak zodat we weten waar de moeilijke punten in Vlaanderen liggen en waar een bijsturing mogelijk is. Ik dank u voor het antwoord.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, bedankt voor uw antwoord. Ik kan u persoonlijk bevestigen dat die namiddag de wegen alweer vrij waren en dat de auto's heel vlot over de autosnelwegen aan het rijden waren, terwijl ik weer in een stilstaande trein zat.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■