Vlaams Parlement

vergadering **C85 – OPE5**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 december 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid van het vrachtverkeer
- 358 (2013-2014) 3

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Leuven Klimaatneutraal 2030
- 456 (2013-2014) 7

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over gsm-gebruik door chauffeurs van De Lijn
- 514 (2013-2014) 11

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over kunstmatige eilanden voor onze kust
- 516 (2013-2014) 14

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verkeersveiligheid van het vrachtverkeer
- 358 (2013-2014)

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ongeveer 25 procent van de vrachtwagenchauffeurs houdt zich niet aan de spelregels. Dat heeft de automobilistenvereniging Touring vastgesteld. Negen op de tien overtreders zijn buitenlandse chauffeurs. Febetra, de Koninklijke Belgische Federatie van Transporteurs en Logistieke Dienstverleners, gaf te kennen voorstander te zijn van het inhaalverbod bij regenweer, maar drong aan op een betere signalisatie, in het bijzonder voor de buitenlandse chauffeurs. Mogelijk kennen de buitenlanders het verkeersreglement niet of vermoeden ze dat ze als buitenlander toch geen boete zullen krijgen. In het buitenland bestaat dat verbod immers niet.

Bij regenweer geldt op onze autosnelwegen een inhaalverbod voor vrachtwagens. Op een aantal autosnelwegen met twee rijvakken geldt zelfs altijd een inhaalverbod, regen of niet. Bij neerslag inhalen met een vrachtwagen verhoogt het risico op een ongeval. Het inhaalverbod voor trucks bij regen bestaat al zes jaar. Na de maatregel halveerde het aantal ongevallen met vrachtwagens tijdens regenweer.

Vrachtwagens zijn sowieso een bijzondere actor in het verkeersveiligheidsbeleid. Niet omdat ze meer bij ongevallen betrokken zijn dan andere weggebruikers, maar wel omdat door hun hoedanigheid de gevolgen bijna altijd zwaar zijn. In het verleden werden een aantal maatregelen genomen om de veiligheid te verhogen: campagnes, controles op tussenafstand, overlading en het inhaalverbod. Er werden ook een aantal spiegelafstelplaatsen gecreëerd. Het is belangrijk dat we de komende jaren blijven investeren in de veiligheid van het vrachtverkeer.

Minister, het onderzoek van Touring en de dagelijkse praktijk op de weg tonen aan dat het inhaalverbod lang niet door alle chauffeurs wordt gerespecteerd. Welke maatregelen zult u nemen om daar iets aan te doen? Het aanbrengen van extra signalisatie en het voeren van extra communicatie hierover zijn volgens mij de meest concrete maatregels die u kunt nemen.

In het verleden werden al campagnes opgezet om de gezondheid van de vrachtwagenchauffeur te bevorderen, onder andere om slaapapneu tegen te gaan. Plant u nog soortgelijke acties? Voert u op regelmatige basis overleg met de transportsector over het verhogen van de verkeersveiligheidscultuur?

Wat is de stand van zaken met betrekking tot controles op de tussenafstand en Weigh in Motion?

Sinds 2008 werd er geïnvesteerd in verschillende spiegelafstelplaatsen met het oog op het terugdringen van de dodehoekongevallen. Vinden vrachtwagenchauffeurs de weg naar die afstelplaatsen? Hebt u zicht op het gebruik ervan?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, ik ben blij dat u dit onderwerp meteen herkent als een van mijn stokpaardjes.

Mijnheer D'Hulster, de vraag om uitleg die u hier stelt over het aantal ongevallen met vrachtwagens en dan vooral die buitenlandse vrachtwagens heb ik ook gesteld in oktober 2011. Toen had staatssecretaris Schouppe naar aanleiding van een studie van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) dezelfde opmerkingen gemaakt.

Ondertussen zijn we twee jaar later en heeft ook Touring die opmerkingen gemaakt. Ik stel me de vraag wat daar ondertussen mee gebeurd is. Ik heb soms de indruk dat er een paraplu

wordt opengetrokken naar Europa en dat Vlaanderen daar niets aan kan doen. Het is wel zo dat de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs met hun rijgedrag niet alleen onze economie bedreigen, maar ook onze verkeersveiligheid.

Minister, ik had graag een krachtdadiger beleid gezien van deze Vlaamse Regering. Ik ben dan ook heel benieuwd naar uw antwoord op de vragen van de heer D'Hulster.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik hoop dat jullie weten dat het inhaalverbod een algemene verkeersregel is die door de federale overheid destijds werd ingevoerd en waarop de Vlaamse Regering vooraf een negatief advies heeft verleend.

Waarom heeft de Vlaamse Regering dat negatief advies gegeven? Omdat die algemene regel niet consistent is met de geldende regels in bijna alle andere landen in Europa. Daar is inhalen de algemene regel, tenzij er een verbodsbord staat op bepaalde locaties of tijdstippen. Dat is natuurlijk iets gemakkelijker om aan te duiden.

Nu, die algemene regel bestaat en dus staat het Vlaamse Gewest in voor de nodige zaken die in dat verband moeten gebeuren. U weet dat het inhaalverbod voor vrachtwagens langs de weg wordt aangeduid. Aan de landsgrenzen staan informatieborden opgesteld die het inhaalverbod bij regenweer voor vrachtwagens weergeven. Ook voor het algemeen inhaalverbod op 2x2-wegen staan er informatieborden aan de landsgrenzen.

Het inhaalverbod op de 2x2-wegen is door de federale overheid in het verkeersreglement bepaald als een algemene verkeersregel, die door aanwijzingsborden aan de landsgrenzen wordt aangegeven. Mogelijke uitzonderingen op die algemene regel moeten op de wegvakken worden aangeduid door een bord waarvan u wellicht ook de precieze betekenis kent. In tegenstelling tot de meeste andere landen in Europa gaat het in België om een algemeen verbod, tenzij het toegelaten is, met name op bepaalde tijdstippen en/of specifieke locaties.

Collega's, we hebben dus een dubbel probleem. Chauffeurs die internationaal rijden, krijgen in andere landen te maken met een regel die bij ons precies omgekeerd is. Bij ons moet er een bord staan als het wel mag. Als het in andere landen op een andere manier gebeurt, is het voor de chauffeurs natuurlijk wel moeilijker om te weten dat het bij ons anders is. Om die reden heeft de Vlaamse Regering het indertijd negatief geadviseerd.

De controle op de naleving van de verkeersregels, in dit geval van het inhaalverbod, is in eerste instantie een bevoegdheid van de federale politiediensten. Het doen naleven van het inhaalverbod zowel bij regenweer als op 2x2-wegen blijft uiteraard een belangrijke verantwoordelijkheid inzake handhaving. Als er een regel is, moet je ervoor zorgen dat die ook wordt gerespecteerd.

Vanuit Vlaanderen en het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken ondersteunen wij zeer sterk de handhavingsplannen van de politiediensten. Wij investeren in handhavingssystemen, zoals roodlicht- en snelheidscamera's, de trajectcontrolesystemen, maar ook in technologische installaties voor automatische controles, bijvoorbeeld op het te veel wegen of om tussenafstanden te controleren. Wij doen dat allemaal om de handhavingscapaciteit van onze politiediensten zoveel mogelijk te laten renderen.

Wat de sensibilisering en signalisatie van het inhaalverbod betreft, is het zo dat de vrachtwagenchauffeurs op onze snelwegen een niet zo gemakkelijke doelgroep vormen om in totaliteit te bereiken. Dé vrachtwagenchauffeur bestaat niet. Je kunt geen campagne voeren voor dé vrachtwagenchauffeur. Vaak gaat het om buitenlandse chauffeurs, uit diverse Europese landen, die het Nederlands minder goed machtig zijn en die de Vlaamse of Belgische media niet consulteren. Ze rijden wel met een truck op onze wegen, maar het is niet noodzakelijk zo dat zij naar onze media luisteren of kijken. Ze gebruiken ons land vaak als transitland. Sommigen stoppen hier zelfs niet, maar rijden naadloos van het ene land naar het andere. Daarmee onderstreep ik nog eens de inconsistentie. Als je van A, via B naar C

gaat en de regel is anders in B dan in A en C, wordt het lastig. Het is dus niet zo evident om die mensen te bereiken.

Tijdens overleg met de belangenorganisaties uit de transportsector is al diverse keren de problematiek van het inhaalverbod besproken met de vraag om dit voldoende aan te kaarten bij hun leden. De transportfederaties bevestigen dat ze al initiatieven hebben genomen om te sensibiliseren rond het inhaalverbod.

Je kunt suggereren om meer verkeersborden te plaatsen om dat inhaalverbod nog bekender te maken. De vraag is natuurlijk of dat zin heeft. Het inhaalverbod is een algemene regel. Ik vind het wat vreemd dat je borden zou moeten plaatsen om een algemene regel te bevestigen. Hetzelfde geldt voor de snelheid. De snelheidsbeperking van 120 kilometer per uur staat aan de landsgrenzen, maar niet op honderd andere plaatsen. Je moet dat weten als je een land binnenrijdt. Ik heb dus grote vragen bij het nut van het plaatsen van extra verkeersborden.

Sensibilisering via de bazen, transportbedrijven en vaktijdschriften is geen probleem. Maar nogmaals, ik heb het knelpunt daarnet meegegeven. Het Verkeerscentrum Vlaanderen bekijkt in hoeverre die dynamische borden kunnen worden gebruikt om de boodschap met betrekking tot het inhaalverbod verder te promoten. Ik geef een voorbeeld. Bij fel regenweer zou je het inhaalverbod op de autosnelweg nog eens kunnen meegeven via een sjabloon. Zeker op snelwegen en ringwegen zou dat nuttig kunnen zijn. Je zou dan hetzelfde logo moeten gebruiken dat aan de landsgrens op het verkeersbord staat. Het Verkeerscentrum Vlaanderen bekijkt dat. De rijstrooksignalisatie en de dynamische borden zijn hoofdzakelijk bedoeld om verkeersboodschappen te geven. Dat zou kunnen worden gebruikt. Dat zie ik nog als iets extra.

Ik kom tot de campagnes. Mijn diensten plegen regelmatig overleg met de transportsector en dit gebeurt meestal op basis van specifieke dossiers zoals Minder Hinder, het uitzonderlijk vervoer of de lange en zware vrachtwagens. Ook vindt er overleg plaats met het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) en de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) rond bepaalde verkeersveiligheidscampagnes.

Heel concreet werd in 2012 de campagne rond het TRUCKVEILIG charter en TRUCKVEILIG label door de VSV uitgewerkt en samen met alle betrokken actoren in de transportsector gelanceerd. Het TRUCKVEILIG charter richt zich zowel tot de transportbedrijven als tot de individuele vrachtwagenchauffeurs. Het is de bedoeling om via sensibilisering het aantal verkeersslachtoffers en verkeersongevallen waarbij vrachtwagens betrokken zijn, te doen dalen. Na evaluatie van een aantal engagementen werden een aantal bedrijven bekroond met het TRUCKVEILIG label, zoals u wellicht weet.

Er is de tussenafstand en Weigh in Motion (WIM). Overladen vrachtwagens brengen schade toe aan onze wegen. Iedere wagen of vrachtwagen zorgt voor slijtage aan het wegdek. Een van de belangrijke oorzaken voor de verminderde levensduur van wegen is overlading. We hebben het daar al vaak over gehad, ik moet daar niet zo veel uitleg bij geven.

Vandaag staan er op negen locaties WIM-installaties. U hebt die kunnen terugvinden in de beleidsbrief. Ik moet ze dus niet meer oplijsten. De ervaring met de WIM-installaties leert ons dat ze een efficiëntie halen van ruim 80 procent, terwijl dat bij de visuele inspecties van de wegeninspecteurs 15 tot 20 procent was. U herinnert zich dat men voor de eerste WIM-installatie was geïnstalleerd, zei dat het spijtig was voor de wegeninspecteurs. Als die vrachtwagens uit het verkeer halen, hebben ze een kans van één op vijf dat er een overladen vrachtwagen bij is. Nu is de kans 80 procent geworden. Het is zeker de moeite van de investering waard.

Voor de eerste tien maanden van 2013 zijn 584 processen-verbaal opgemaakt met betrekking tot WIM. Deze aantallen gelden enkel voor onze eigen wegeninspecteurs. Ik beantwoord vaak schriftelijke vragen. Men zou zich kunnen afvragen of 584 veel is. De federale wegpolitie maakt ook gebruik van WIM-installaties en van onze vaste aswegers, maar we hebben van hen nog geen exacte cijfers ontvangen. Het is dus veel meer dan die 584.

De tussenafstanden worden gecontroleerd door de federale wegpolitie. We hebben precieze data opgevraagd. Als we de informatie bekijken die we tot op vandaag hebben, dan zien we dat bijna zes op tien van de vrachtwagens in overtreding een buitenlandse nummerplaat heeft. Voor de provincies Antwerpen en Limburg is dat iets minder dan de helft, namelijk 45 procent. Dat is een vrij hoog aantal.

De laatste drie jaar zijn op een aantal plaatsen nieuwe spiegelafstelplaatsen geopend. Mijn administratie onderzoekt het gebruik van die spiegelafstelplaatsen. Er worden op dit ogenblik tellingen uitgevoerd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Een onderzoeksbureau kreeg de opdracht om een kwalitatieve bevraging te houden bij zowel transportbedrijven als vrachtwagenchauffeurs naar de bekendheid en het gebruik of niet-gebruik van de spiegelafstelplaatsen. Dat bureau heeft ook de opdracht gekregen uit te zoeken hoe we het gebruik van de spiegelafstelplaatsen verder kunnen stimuleren bij de doelgroep. Ondertussen maakt de Groepering van de erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs (GOCA) vanaf dit najaar promotie voor het gebruik van die spiegelafstelplaatsen. De resultaten van alle tellingen worden verwacht in het voorjaar van 2014. Dan zullen we conclusies moeten trekken om bijkomende initiatieven te nemen ter promotie van die afstelplaatsen. Iemand van jullie heeft gezegd dat het goed is dat ze er zijn, maar dat ze onvoldoende worden gebruikt. Ik denk dat dat klopt. Daarom is dat bureau aangesteld om te kijken hoe het gebruik kan worden geïntensifieerd en waar we nog spiegelafstelplaatsen kunnen zetten in Vlaanderen.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik dank u voor het antwoord. Misschien ga ik de woede van alle V-partijen op de hals halen, maar ik heb gewoon een informatieve vraag. Mogen op de dynamische borden alleen Nederlandstalige boodschappen komen, of mag je er ook een boodschap opzetten die gericht is op anderstaligen?

Minister Hilde Crevits: Mijnheer D'Hulster, als je België binnenrijdt, dan staat daar een bordje met een B. Boven dat bordje staat een tekentje van een vrachtwagen met druppeltjes die uit de lucht vallen en een rode lijn, wat betekent dat je niet mag inhalen. Als je iets kunt aanduiden via een pictogram, dan speelt de nationaliteit van de chauffeur geen rol. Anders zou de discussie beginnen over de taal waarin het moet staan, Frans, Engels of God weet welke taal. We moeten gewoon zoeken naar een logo. Er staat een bord aan de landsgrenzen. We moeten gewoon kijken of dat technisch implementeerbaar is en of het voor het Vlaams Verkeerscentrum mogelijk is om er nu en dan iets op te zetten en of er plaats voor is. Er zijn nog vragen geweest voor die borden.

Ik blijf bij het negatief advies dat we destijds hebben gegeven. Het is niet zo gelukkig dat je een andere regeling hebt bij ons dan in de andere landen. Als je internationaal transport doet, dan is het aangenamer als alles overal hetzelfde is. Borden bijplaatsen langs de snelwegen, zie ik persoonlijk niet zitten. Ik vind dat niet nodig. De dynamische borden die er overal staan langs de snelwegen, mee inzetten door er eventueel een pictogram op te zetten, is perfect oké, alleen moet het technisch implementeerbaar zijn. Nu wordt bekeken of dat kan, en zo ja, op welke momenten dat kan.

De heer Steve D'Hulster: Het zou zeker een stap in de goede richting kunnen zijn. Zoals u zegt, staan die borden er nu toch al.

Waren er vorig jaar 584 pv's, of was dat tot nu toe?

Minister Hilde Crevits: Neen, dat gaat over tien maanden, dus nog geen volledig jaar.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u geeft aan dat u alle handhavingsmaatregelen ondersteunt. Uit het aantal pv's, namelijk 584, blijkt inderdaad dat handhaving absoluut noodzakelijk is en dat er nog meer controle zou moeten worden uitgevoerd.

U zegt: ik geloof niet in een bijkomende campagne langs de wegen en op borden. Ik geloof daar wel in. We hebben een langlopende campagne over de ecologische berm. Waarom kan men niet met een sketch of een karikatuur de boodschap duidelijk maken aan vrachtwagenchauffeurs wat wel en wat niet kan op onze Vlaamse wegen? Wij zijn een transitland en er komen heel veel verschillende soorten buitenlandse vrachtwagens. Ik denk dat de boodschap eventueel met een karikatuurtekening wel duidelijk kan worden gemaakt. Dat zal opvallen in het straatbeeld. Als we dat voor een ecologische berm kunnen, dan kunnen we dat even goed voor de verkeersveiligheid. Er worden ook foto's verspreid die aantonen het belangrijk is voor de kinderen om een gordel te dragen. Ik denk dat er een tijdelijke campagne kan worden gevoerd om die boodschap duidelijk te maken aan de vrachtwagenchauffeurs.

Minister, daarnaast geloof ik ook wel in een beter overleg met de transportsector. We stellen toch vast dat verschillende transportfirma's inzetten op buitenlandse chauffeurs omdat die minder loon verlangen dan Vlaamse chauffeurs, om maar te kunnen werken. Dat is een verhaal van sociale dumping. Als we duidelijk zouden kunnen laten horen aan die transportbedrijven dat we het ernstig menen met de verkeersveiligheid en dat wanneer zij buitenlandse chauffeurs in dienst nemen, er van hen ook wordt verwacht dat ze verkeersmaatregelen in Vlaanderen opvolgen. Ze rijden wel met een Belgische nummerplaat, maar het zijn buitenlandse chauffeurs. Ik denk dat we ook daar meer aandacht aan moeten schenken.

Wat de spiegelafstelplaatsen betreft, hebt u gezegd dat u gelooft in het nut ervan, maar dat u denkt dat niet iedereen beseft welk nut een dergelijke spiegelafstelplaats heeft. De spiegelafstelplaatsen die we nu in Vlaanderen hebben, zouden meer moeten worden benut. Momenteel worden ze onvoldoende benut. Het gebruik ervan zou de verkeersveiligheid absoluut kunnen verhogen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Leuven Klimaatneutraal 2030 - 456 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, deze vraag gaat over hoe De Lijn met dergelijke uitdagingen in de toekomst omgaat. De directie van De Lijn in Vlaams-Brabant schakelt zich helemaal in in het project Leuven Klimaatneutraal 2030. De bedoeling is om samen met de stad Leuven werk te maken van duurzame mobiliteit waarbij de bus, terecht, als alternatief moet komen voor de wagen. Het betreft niet het busvervoer in het centrum van Leuven omdat het centrum blijkbaar al verzadigd is met busverkeer, maar het gaat over de bereikbaarheid van Leuven vanuit de rand en iets verder. Volgens de cijfers van De Lijn vervoerde ze in 2012 in heel Vlaanderen een goede 544 miljoen reizigers. In de regio rond Leuven heeft ze jaarlijks 45 miljoen reizigers en tegen 2030 wil ze dit opdrijven tot 120 miljoen.

Als er cijfers beschikbaar zijn, betekent dit dat er onderzoek geweest is, dat men weet hoe men de zaken wil aanpakken en tegen wanneer. Bovendien, als men deze cijfers vergelijkt met het huidige aantal over heel Vlaanderen, dan zullen hier ofwel heel veel middelen naartoe gaan ofwel zal men anders omgaan met het huidige aanbod. Dit project is dus met andere woorden een beleidskeuze.

Gaat De Lijn op dezelfde wijze als nu – aanbodgestuurd – te werk gaan? Hoe gaat men dit dan financieren? Of opteert De Lijn voor een nieuwe beleidsvisie om tot deze resultaten te komen?

Het cijfer van 544 miljoen, afkomstig van De Lijn, is met een dikke korrel zout te nemen. Een stijging van 45 naar 120 miljoen reizigers, is kolossaal. Indien het een nieuwe beleidsvisie betreft, hoe ziet die er dan uit? Wat betekent dit voor de rest van de werking van De Lijn in Vlaanderen? Gaat men daar De Lijn afschaffen? Gaat men de Vlaamse begroting herleiden tot een dotatie aan De Lijn?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik heb ook met aandacht de berichtgeving over Leuven gelezen. Ik viel een beetje uit de lucht. Het streefdoel van de toename van reizigers is enorm. Het is blijkbaar ingegeven door de doelstelling dat één derde van de vervoersbewegingen in Leuven vervangen zou moeten worden door het openbaar vervoer.

Ik heb vragen bij de cijfers. Hoe concreet zijn de plannen? Of gaat het nog maar over globale ramingen?

Men mikt vooral op lijnen van buiten de stad naar het centrum dat dan autoluw zou moeten worden. Ik betwijfel of dat al concreet afgesproken is tussen De Lijn en de stad. Dat is altijd moeilijk, de bussen uit het stadscentrum te houden. Dat ligt bij De Lijn zeer moeilijk.

Hoe verhouden deze plannen zich tot de Mobiliteitsvisie 2020? Welke budgetten zou De Lijn nog moeten plannen om die doelstelling van 120 miljoen reizigers tegen 2030 te halen? Dat moeten enorme bedragen zijn. Misschien kan dat worden opgelost door meer vraaggestuurd te gaan werken. Zal voor de MKBA-techniek (maatschappelijke kosten-batenanalyse) worden gekozen om de lijnen te bepalen? Hoe verhouden de gebiedsevaluaties van De Lijn zich ten opzichte van dit idee? Past dat allemaal samen? Gaat men daar een volledige studie rond opmaken? Welke onderbouwing gaat men geven aan dit verhaal?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Het cijfer van 120 miljoen reizigers deed iedereen in Leuven schrikken. Het stadsbestuur, dat gestart is met het plan Leuven Klimaatneutraal, was ook geschrokken. Maar we mogen De Lijn Vlaams-Brabant niet onderschatten: het is een van de meest proactieve entiteiten. We mogen dat wel eens zeggen over onze eigen provincie. Het aantal reizigers is in 20 jaar tijd gestegen van 9 miljoen naar 45 miljoen. Dat was toch ook mogelijk, dus waarom niet?

Het komt trouwens niet zomaar uit de lucht vallen, er is al vier à vijf jaar sprake van een nieuw busplan. Zoals mevrouw Eerlingen zegt, zou dat plan uitgaan van het idee om minder bussen door het oude centrum van de stad te laten rijden en de streekbussen te laten stoppen aan polen zoals Gasthuisberg, het station enzovoort. Ik heb onlangs nog een schriftelijke vraag gesteld over dat nieuwe busplan. Hoe staat het daarmee?

Het zou gefaseerd worden uitgevoerd, begreep ik uit uw antwoord. De ringbus die nu nog maar in één richting rijdt, zou vanaf januari in twee richtingen rijden. Dat maakt een groot verschil: wie Leuven kent, begrijpt dat. Er stond ook nog in uw antwoord dat er bijkomende exploitatiemiddelen nodig zullen zijn. De vraag naar meer budget is hier pertinent. Ik ben benieuwd naar uw antwoord, minister.

Wat nog volop aan de gang is, zijn de noodzakelijke doorstromings- en infrastructurele maatregelen. De studies daaromtrent worden gevoerd. In een radius van 15 kilometer rond Leuven worden alle streeklijnen doorgelicht. Die studie zal moeten uitwijzen wat mogelijk is en wat niet. Dan moet er nog een actieplan worden opgemaakt.

Mijnheer Keulen, de streefdatum is 2030, we hebben dus nog wel even. In Leuven is men daar al zeer actief mee bezig. Dat is niet plotseling uit de lucht komen vallen. Net als u vraag ik me af wanneer de studies klaar zullen zijn. Hoe zullen ze dan gefaseerd worden uitgerold? Hoe zit het met de budgetten? Leuven kan wel vragen om middelen, maar wat ze gaan krijgen, is nog iets anders.

Ik zie u ‘neen’ knikken, dat is niet echt bemoedigend.

Ik vind de vraag wel interessant, voorzitter, maar ze is toch redelijk lokaal. Als alle steden met een dergelijk plan afkomen …

De voorzitter: De vraag ging volgens mij over heel Vlaanderen en was daarom relevant. Er zit misschien een politiek van De Lijn achter die plannen.

Mevrouw Karin Brouwers: We gaan het zo dadelijk horen, denk ik. Ik ben even benieuwd als mijn collega’s naar het antwoord.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega’s, het is zeker een interessante vraag. Eerst wil ik het ruimere kader schetsen. Ik heb ook gezocht waar dit vandaan kwam, en naar de engagementen en zo.

Wereldwijd streven heel wat steden ernaar om het aandeel broeikasgassen sterk te verminderen. De Europese Raad stelt de 20/20/20-doelstellingen voorop: tegen 2020 wil men 20 procent minder broeikasgassen, 20 procent minder energieverbruik en 20 procent meer hernieuwbare energie. Veertien Europese steden, waaronder Brussel, onderschreven het besluit om de uitstoot met 80 procent te verminderen tegen 2050.

In Vlaanderen hebben naast Leuven ondertussen verschillende lokale besturen de ambitie om klimaatneutraal te worden, onder andere de stad Gent, de provincie Limburg met alle Limburgse gemeenten en recent op 4 oktober nog de provincie Vlaams-Brabant en de 55 Vlaams-Brabantse gemeenten. Die ambitie op zich heeft al enorme effecten. Ze beloven hiermee om de komende jaren een klimaatbeleid te voeren om op termijn hun steden, gemeenten en provincie klimaatneutraal te maken.

Er is een consensus gegroeid binnen het kader van het burgemeestersconvenant. Dat is een algemene Europese beweging waarin lokale en regionale overheden deelnemen door vrijwillig toe te zeggen de energie-efficiëntie en het gebruik van duurzame energiebronnen op hun grondgebied te verhogen.

De stad Leuven ondertekende in 2011 het Europees burgemeestersconvenant rond ‘climate change’. Hiermee verbindt de stad zich om verder te gaan dan de huidige 20/20/20-doelstellingen. Om dit te bereiken, engageerde de stad zich op 14 juni 2011 om het project Leuven Klimaatneutraal 2030 op te starten in samenwerking met de KU Leuven.

In het kader van Leuven Klimaatneutraal zijn er doelstellingen geformuleerd om tegen 2030 klimaatneutraal te zijn. Op het vlak van mobiliteit is vooropgesteld dat één derde van de verplaatsingen in 2030 met het openbaar vervoer moet verlopen. Een concrete vertaling van deze doelstelling in de ruime Leuvense regio betekent volgens De Lijn een stijging naar 120 miljoen reizigers op jaarbasis tegen 2030. De entiteit Vlaams-Brabant heeft zich achter deze doelstelling geschaard als belangrijke mobiliteitspartner. Maar laat me duidelijk zijn: er zijn geen budgetten vastgelegd, alles moet nog gebeuren. Mevrouw Brouwers heeft net gezegd dat er gestudeerd zal worden. Dat kan zijn, maar op dit moment kunnen we nog geen uitspraken doen over hoe deze groei kan worden gerealiseerd. Als het ReTiBo-systeem (registratie-, ticketing- en boordcomputer) geïnstalleerd is, zou ik toch graag eens een nulmeting over het aantal reizigers doen en dan wordt het misschien interessant om uitspraken te doen over hoeveel het er moeten worden. Ik persoonlijk ben er zeer voorzichtig in. Het interesseert mij veel meer hoeveel reizigers zich duurzaam verplaatsen, te voet, per fiets, met de bus. In Antwerpen zijn vier op tien verplaatsingen al duurzaam. Voor mij is dat de meest interessante focus.

Dat er groei moet worden gerealiseerd, is een logische ambitie. Hoe dat moet gebeuren, moet worden uitgewerkt tussen de stad Leuven en een aantal partners. Leuven werkt aan een nieuw mobiliteitsplan en een ruimtelijk structuurplan waarbij men wil nagaan hoe men alles op een andere manier kan organiseren. Dat is perfect als dat kan, maar ik moet wel zeggen dat er

geen spectaculaire budgetten zijn vrijgemaakt. Alles wat gebeurt, zal moeten gebeuren binnen de bestaande budgetten. In Vlaams-Brabant zullen er tramlijnen komen. Ik heb er geen zicht op in hoeverre Leuven daarvan kan profiteren. De grote ambities voor het openbaar vervoer liggen vast. Ik vind het zeer goed dat men zoveel mogelijk verplaatsingen op een duurzame wijze wil laten gebeuren. Het is een eervol en een goed engagement om na te gaan hoe je meer reizigers kunt krijgen en hoe je het busvervoer eventueel anders kunt organiseren, maar tot op vandaag kan ik niet bevestigen dat er elders budgetten zullen worden vrijgemaakt. Ik heb er geen zicht op. De Lijn heeft een dotatie en moet daarmee werken. Ik sluit niet uit dat er in de toekomst nog investeringen in Leuven of in andere steden zullen gebeuren, maar vandaag kan ik daar geen uitspraken over doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, wie zal er tegen de doelstellingen van ‘climate change’ zijn? Iedereen die een kritische bemerking durft te maken, is zogezegd tegen het hele gedachtegoed achter ‘climate change’. Niemand is er tegen, ik ben er zelfs voor. Als we de volgende generaties een leefbare wereld willen nalaten, dan zullen we er moeten aan werken.

Maar men moet oppassen – ook De Lijn – dat men niet de indruk geeft dat men werkt binnen ‘beslist beleid’, want dat is absoluut niet. Men heeft een bepaalde ambitie – men zou het ook een wensdroom kunnen noemen – en men communiceert alsof men aan het werken is binnen een raam van ‘beslist beleid’. Als morgen alle administraties die enige relevantie hebben met ‘climate change’ dat soort communicatie gaan voeren, dan is het kot te klein. Die diensten hebben een hoge mate van autonomie en dat is goed, maar ze moeten zich ook inschrijven in een algemeen verhaal. Vanaf het ogenblik dat men communiceert over zaken die ook budgettaire consequenties hebben, zouden die op z’n minst moeten zijn afgetoetst met de regering, met de broodheren.

Dit is pure aankondigingspolitiek of je kunt het ook ‘sinterklaaspolitiek’ noemen. Het ultieme argument om criticasters de mond trachten te snoeren is dan dat het om een duurzaam en dierbaar gedachtegoed gaat, klimaatneutraliteit in 2030. Uiteraard kan een instelling die voor haar financiering overgeleverd is aan de Vlaamse overheid, zich maar engageren als ze groen licht heeft gekregen van diezelfde Vlaamse Regering en dus ‘politiek gedekt’ is.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, u hebt volledig gelijk dat de doelstelling ook correct moet worden gesteld. Het is niet de bedoeling om zoveel mogelijk mensen op de bus te krijgen maar wel dat bepaalde bewegingen worden vervangen door openbaar vervoer. Het is nu zo dat ook studenten een buspas krijgen. Het is natuurlijk niet de bedoeling dat de studenten die vroeger met de fiets gingen, plots de bus zouden nemen waardoor er een hoger aantal reizigers zou komen. Het is volgens mij zeer juist om na te gaan wie men op de bus wil krijgen. Het is zeer positief dat De Lijn mee nadenkt hoe de doelstelling van Leuven Klimaatneutraal 2030 kan worden bereikt, maar misschien moet men beter eerst nog wat studeren vooraleer men met dergelijke cijfers naar buiten komt.

Mijnheer Keulen, er mag inderdaad een ambitie zijn en men mag cijfers wensen, maar men moet toch wat voorzichtig zijn in de communicatie. We zijn er nog niet. We moeten ernaar streven, maar op korte termijn zal het nog niet aan de orde zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw antwoord, dat verhelderend is.

Mijnheer Keulen, het gaat hier niet over beslist beleid. Het gaat over een doelstelling op lange termijn. 2030 is nog veraf. Er wordt volop gestudeerd en momenteel zijn er geen budgetten, dat is klaar en duidelijk gesteld. Als ReTiBo operationeel is, kunnen we de zaken eens op punt stellen voor een groter gebied dan alleen Leuven. Een ander belangrijk punt gaat

inderdaad over de duurzame verplaatsingen in het algemeen. We moeten ook extra inzetten op fietsen, voetgangersverplaatsingen enzovoort.

Minister, ik ben zeer tevreden met uw antwoord. We weten ook wel dat er momenteel geen budgetten zijn maar dat wil niet zeggen dat er niet kan worden gestudeerd, gepland en onderzocht hoe de verplaatsingen, ook met het openbaar vervoer, kunnen worden verbeterd in de regio. De oude stadskern in Leuven zal nagenoeg volledig verkeersvrij zijn. De parkeertarieven zijn al hoog en zullen volgende week nog verhogen. We maken het de mensen die van verder komen, absoluut niet zo gemakkelijk en dan is het openbaar vervoer natuurlijk een heel belangrijke partner.

Minister Hilde Crevits: Ik wil nog eens benadrukken dat, als we bezig zijn met zulke zaken als 'klimaatneutraal' en verplaatsingen, het voor de steden de grote uitdaging is om die verplaatsingen duurzaam te maken. Op die manier wordt fietsen en openbaar vervoer gebruiken automatisch gecombineerd. Als de doelstelling enkel is om zoveel mogelijk reizigers op de bus te krijgen, dan vind ik dat een beetje vreemd. Ik vind dat men echt moet focussen op duurzame verplaatsingen, want dan worden de duurzame modi ook beter op elkaar afgestemd, wat kan zorgen voor een groter aanzuigeffect. Dat is een persoonlijke bedenking die ik toch nog even wou uiten.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

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

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over gsm-gebruik door chauffeurs van De Lijn - 514 (2013-2014)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik stel deze vraag naar aanleiding van een incident dat zeker in Limburg heel uitgebreid in de pers aan bod is gekomen.

Tijdens een busrit van lijn 48 tussen Hasselt en Zonhoven was de buschauffeur op maandag 25 november 2013 minutenlang met zijn gsm in de weer. Dat gebeurde op het spitsuur na schooltijd, op een van de drukste wegen in Limburg, met een bus die vol zat met schoolkinderen. Een van die kinderen slaagde erin dit gevaarlijke rijgedrag van de chauffeur te filmen. Uit dat filmpje bleek duidelijk dat de chauffeur minutenlang en zelfs met beide handen zijn gsm bediende terwijl hij de bus bestuurde. Bellen of sms'en is voor elke bestuurder van eender welk voertuig verboden. Iemand die daarbij dan nog eens de verantwoordelijkheid draagt voor een groep passagiers zou dergelijke handelingen zeker niet mogen stellen.

Dit incident is de aanleiding van mijn vraag, maar ik heb daar ook in het verleden al vragen over gesteld. Al in 2010 heb ik een schriftelijke vraag gesteld over verkeersinbreuken van chauffeurs van De Lijn. Een deel van de vraag ging over het gsm-gebruik van de chauffeurs. U antwoordde daarop dat er al een aantal inbreuken waren vastgesteld, onder meer door de politie. In 2007 waren er 70 processen-verbaal, in 2008 waren er 72 en in 2009 waren er 67.

Naast de controle door de politie voert De Lijn ook zelf controles uit. Ook daarbij werden heel wat inbreuken vastgesteld op het niet-toegelaten gebruik van gsm's. De laatste cijfers die ik kon krijgen, waren die van 2009. Die waren toen nog niet volledig.

Tijdens de periode 2007-2008-2009 was er een stijgende trend merkbaar. Ik heb u toen ook gevraagd of u initiatieven zou nemen om het gsm-gebruik te bannen. U antwoordde toen: "Momenteel heb ik geen signalen ontvangen dat de huidige reglementering en controle niet zou volstaan om het gsm-gebruik van buschauffeurs te bannen. Tijdens de opleiding tot

buschauffeur komt het belang van de veiligheid en het verkeersreglement aan bod. Aansluitend op het verkeersreglement bestaan er interne berichten van De Lijn over het verbod op gsm-gebruik van chauffeurs." U zei verder ook dat De Lijn geregeld controles doet. Op basis van klachten van reizigers zou er ook worden opgetreden.

In het licht van dit recente incident en de commentaren die we konden lezen dat het geen alleenstaand geval betreft, wil ik u vragen of u sinds 2010 al nieuwe initiatieven hebt genomen om het gsm-gebruik bij buschauffeurs tegen te gaan. Wat hebt u concreet ondernomen naar aanleiding van dit laatste incident, dat zeker niet alleenstaand is?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Dit is iets dat niet kan. Dit heeft voor een deel te maken met de attitude. Er gaat echter iets magisch uit van een gsm. Dat is nu eenmaal zo. Zodra het lampje begint te flikkeren, wordt de aandacht weggezogen.

Natuurlijk mogen we niet alle chauffeurs over dezelfde kam scheren. De meesten zijn sterk doordrongen van de verantwoordelijkheid die ze dragen. Het lijkt me belangrijk, minister, een beleid te voeren dat dit aantal doet dalen. Dat cijfer moet worden teruggedrongen. Mensen maken natuurlijk al eens fouten, maar eigenlijk moeten we komen tot een beleid waarin zoiets zich niet meer voordoet. Dat heeft in de eerste plaats te maken met discipline. We zijn permanent met onze gsm bezig. We zijn eraan verslaafd. Het is een uitgroei van ons lichaam geworden. Ik ken mensen die hun gsm zelfs meenemen naar het toilet. Het is de bedoeling een beleid te voeren om die cijfers terug te dringen zonder iedereen die bij De Lijn chauffeert met de vinger te wijzen. We moeten discipline opleggen op dat vlak zoals dat ook met het roken in openbare gebouwen het geval is. Dat verbod wordt vandaag ook goed gevolgd.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Inhoudelijk ben ik het volledig eens met de vorige sprekers. Toch wil ik een kleine opmerking maken. Door deze vraag dreigen sommige chauffeurs te worden gestigmatiseerd. Het is jammer dat de voorzitter van deze commissie net weg moest. Ik spreek ook namens de heer Roegiers wanneer ik zeg dat het jammer is dat twee vragen over de rij- en rusttijden van de chauffeurs, wanneer wij eens in hun voordeel zouden pleiten, zijn afgewezen en dat we die schriftelijk hebben moeten stellen. Deze vraag wordt dan wel aanvaard. Ik vind dat een probleem in deze commissie. Ik wilde dat nog eens herhalen naar aanleiding van deze vraag omdat ik het in dit geval heel opvallend vond.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde, u wilt zich daarbij aansluiten. U pleit voor een nieuwe voorzitter?

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De vragen van de heer Roegiers en van mezelf waren inderdaad heel algemeen. Het ging over de manier waarop chauffeurs soms moeten rijden om hun werk te kunnen doen. Ik praat hun gedrag niet goed en ik wil hiermee ook geen afbreuk doen aan de vraag van mevrouw Jans. Het feit dat die vragen onontvankelijk werden verklaard, vind ik echter ongepast.

De voorzitter: Dit hadden we daarnet bij de regeling van de werkzaamheden kunnen bespreken. Ik stel vast dat vragen over de procedures die de voorzitter volgt, vaak worden gesteld wanneer de voorzitter wordt vervangen door de ondervoorzitter.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben gelukkig niet de baas van de agenda. Bij de bespreking van de beleidsbrief had u vragen kunnen stellen over de rij- en rusttijden. De heer Kesteloot komt hier uren zitten om over alles te spreken. Ik heb er helemaal geen probleem mee dat hem ook alle vragen worden gesteld over de rij- en rusttijden. Voor mij is dat een vraag die daarin past. Ik volg een beetje de omgekeerde reflex. Misschien moeten we heel die problematiek van de chauffeurs in blok bespreken. Dan vind ik de evaluatie van een beleidsovereenkomst of een beleidsbrief daar het ideale moment voor.

Mevrouw Jans, u had het in uw vraag over de cijfers van 2007 tot 2009. Ik denk niet dat er een stijging kan worden vastgesteld. In 2012 waren er 469 vaststellingen over alle entiteiten heen. Dit jaar waren er 438 vaststellingen. Dat zijn cijfers die ongeveer stagneren.

In 2007 waren er 70 processen-verbaal. In 2008 waren er 72, in 2012 waren er 57 en in 2013 waren er 53. We zien hier dus een dalende tendens. Dat is misschien toeval, ik kan daar geen analyse over maken. We kunnen echter niet zeggen dat het aantal stijgt.

Bij het opstellen van de beheersovereenkomst van De Lijn werd de opvolging van de verkeersveiligheid bij De Lijn opgenomen in de operationele doelstelling 7.10 'Verkeersveiligheid'. We hebben die indicatoren ook besproken op 20 juni. Ik verwijs naar het verslag daarvan. We stellen ook vast dat er geen grote stijging is van het aantal pv's per afgelegde kilometer. We zien ook een daling van het aantal ongevallen, niet alleen in absolute cijfers maar ook gerelateerd aan de afgelegde kilometers. Ik denk dan ook dat De Lijn en haar chauffeurs inspanningen doen om ervoor te zorgen dat de cijfers dalen.

De heer Kesteloot heeft in de commissievergadering van 20 juni 2013 aangegeven dat er voor de boetes een actieplan wordt uitgewerkt, waarbij ook altijd het voortgezet opleiden van belang is. De gsm's vormen een bekommernis waar zeker ook de nodige aandacht aan moet worden gegeven. De verkeerswetgeving ook in verband met gsm-gebruik wordt bij alle opleidings- en begeleidingsmomenten meegegeven aan het rijdend personeel.

Het geeft een rare indruk als er chauffeurs passeren die aan het bellen zijn, ik heb dat ook al gezien. Dat geeft een heel slechte indruk, ook als je dat als voetganger ziet. Dat kan niet. Dat moeten ze doorhebben. Ook de interne communicatie bij De Lijn focust daarop.

Chauffeurs bij wie wordt vastgesteld dat zij toch de regels overtreden – want u merkt dat er minder pv's zijn dan vaststellingen, omdat het soms wordt vastgesteld zonder dat het wordt geverbaliseerd – krijgen een verslag van vaststelling. Als het zich nog eens voordoet, wordt het sanctiebeleid toegepast tegenover de eigen chauffeurs van De Lijn. Ten aanzien van de exploitanten wordt aan de contractant een boete uitgeschreven overeenkomstig het bestek. Het is dus meegenomen in de bestekbepalingen. Deze boetes maken deel uit van de contractevaluatie en hebben dus een negatieve impact op de evaluatie.

Het probleem wordt zeker erkend. Het wordt absoluut niet onder mat geschoven. De cijfers over het aantal pv's in verband met gsm-gebruik gaan lichtjes naar beneden, maar het blijft een aandachtspunt dat zeer goed moet worden opgevolgd. Het zou goed zijn om ook dat in te bedden in het globale chauffeursbeleid van De Lijn en in de evaluatie die straks nog één keer zal gebeuren in deze legislatuur.

Mevrouw Lies Jans: Dank u wel voor uw antwoord, minister. Ik had de cijfers maar tot 2010, dat klopt. Het aantal vaststellingen daalt, ik ben al tevreden dat het niet stijgt.

Ik was wel verwonderd over een oproep van de woordvoerder van De Lijn in de provincie Limburg, Sonja Loos, naar alle burgers om het aan De Lijn te melden als ze iets vaststellen. Dat lijkt wel Big Brother. Ik heb veel respect voor de chauffeurs, dat is zeker geen gemakkelijke job. Als zij zich door hun eigen reizigers constant bespied voelen, komt dat de relatie tussen de chauffeurs en de reizigers zeker niet ten goede. Is dat een visie die algemeen wordt gehanteerd bij De Lijn, om zo veel mogelijk de reizigers op te roepen om klachten te melden over gsm-gebruik, of is het eerder de beleidsvisie om het aantal controles door De Lijn zelf op te voeren? Dat laatste lijkt me een veel betere piste dan de reiziger te beschouwen als een controleur.

Over het actieplan in verband met de verkeersboetes zal ik zeker nog meer concrete vragen stellen bij de beheersovereenkomst. Wat houdt het sanctiebeleid voor de chauffeurs eigenlijk in? Wij lezen in de krant dat die persoon onmiddellijk op het matje zal worden geroepen en dat er sancties zullen volgen, maar ik heb geen zicht op wat dat precies inhoudt.

Minister Hilde Crevits: Ik heb heel het plan mee, ik ben aan het zoeken. Eerst is er een pv van vaststelling, maar verder weet ik het niet.

De heer Marino Keulen: Ik meen me te herinneren dat de chauffeur die de krant heeft gehaald, ontslagen is.

Minister Hilde Crevits: Ik weet het niet zo, ik moet het bekijken. Ik ben het er wel mee eens dat het geen erg gelukkige oproep is om te reageren als je iemand ziet bellen. Dat heb ik ook gehoord, maar ik heb er bewust niets over gezegd, omdat ik dacht dat u het niet had gehoord. *(Gelach)*

Het was De Lijn ook al duidelijk geworden dat dat niet de beste uitspraak van het jaar was. Ik laat het nakijken. Als het kan, bezorg ik u het reglement.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over kunstmatige eilanden voor onze kust - 516 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik heb er eerder al vragen over gesteld. We doen het nog eens. U was aan het woord op het congres over superstormen in Blankenberge op 26 november 2013. Daar werd nog eens gesproken over de plannen om kunstmatige eilanden te bouwen voor onze kust. Er werd onder meer verwezen naar de plannen van de baggersector met betrekking tot de Vlaamse Baaien en een energieatol voor onze kust. U verklaarde daar dat u de mogelijkheid van kunstmatige eilanden enkel bekijkt vanuit het oogpunt van de kustveiligheid. Ik neem aan dat dat zo is, want dat is uw bevoegdheid. Dat is Vlaams, voor de andere zaken zitten we al snel in federaal vaarwater, zal ik maar zeggen. Eerder zei u al in het parlement dat voor u de kustbeveiliging de focus is. Mogelijke toeristische ontwikkelingen, bebouwing of energieopslag laat u buiten beschouwing.

In Blankenberge zei u ook dat u enkel kunstmatige eilanden mogelijk acht ten oosten van Zeebrugge en niet voor de westkust. Hoe ver het oosten en het westen hier reiken, is natuurlijk de vraag. Voor Blankenberge acht u zo'n eiland blijkbaar wel mogelijk en u verwijst naar het federale Marien Ruimtelijk Plan, van minister Vande Lanotte, dat het eiland echter inkleurt voor De Haan. Goed, dat is misschien een detail. Nochtans is het duidelijk, minister, dat het energie-eiland dat men daar wil bouwen, geen nut zal hebben voor de kustveiligheid. Dat staat met zo veel woorden in het milieueffectenrapport dat gekoppeld is aan het Marien Ruimtelijk Plan. Daarin staat dat we niet op dat energie-eiland moeten rekenen voor de beveiliging van de kust. U spreekt uzelf een beetje tegen, u omarmt het energie-eiland, terwijl u eigenlijk enkel met kustveiligheid bezig bent.

Als u eilanden ten westen uitsluit, dan sluit u meteen enkele voorstellen uit die in het oorspronkelijke plan van de Vlaamse Baaien staan. Ik herinner me een eiland op de Oostendebank. Die eilanden zouden er in uw visie niet komen.

Minister, waarom spreekt u een voorkeur uit voor de geplande energie-atollen voor De Haan en Zeebrugge, terwijl zeker die voor De Haan geen kustbeveiligende functie heeft en u toch zegt enkel naar die functie te kijken?

In uw uiteenzetting hebt u het ook gehad over Nederland. U ziet die eilanden in de richting van Nederland. Welke contacten hebt u met Nederland gehad tot nu toe met betrekking tot het bestuderen van eilanden, die eventueel zelfs tot op Nederlands grondgebied komen? Hebt u al concrete afspraken gemaakt en zo ja, welke?

De voorzitter: Mevrouw Kindt heeft het woord.

Mevrouw Els Kindt: Minister, u hebt inderdaad de slottoespraak gegeven op het congres over superstormen en u pleitte daar voor een sterke communicatie tussen de verschillende overheden, wat de heer Vandaele aanhaalt. Die communicatie zal inderdaad nodig zijn. Minister, welke stappen wenst u te ondernemen om die toekomstvisie op een constructieve manier met alle partijen uit te bouwen? De vraag komt misschien te vroeg, we weten dat u bezig bent met een masterplan Vlaamse Baaien. Toch wilde ik ze stellen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik wil eerst benadrukken dat een doeltreffende kustbescherming absoluut noodzakelijk is. Zelfs onafhankelijk van de effecten van de klimaatwijziging is de kans dat wij een storm zullen voelen passeren, reëel.

Mijnheer Vandaele, ik maak van de gelegenheid gebruik om nog eens te verwijzen naar wat er is gebeurd op 6 december 2013. Dat was een zware storm, die duidelijk heeft gemaakt dat de investeringen in kustveiligheid belangrijk zijn. Ik vind het een beetje vreemd. Er zijn mensen die me sceptisch benaderen en vragen waarom ik investeer in bredere en hogere stranden, omdat het toch nooit zal stormen. En als het dan stormt, en we alles goed kunnen opvangen, vindt men dat heel normaal en evident. Uw vraag gaat daar niet over, maar ik wil het toch een keer zeggen: als de investeringen van de voorbije jaren niet waren gedaan, zou de schade aan onze kust groot geweest zijn. Niet alleen de preventieve maatregelen maar ook de duurzame investeringen die we hebben gedaan, waren daarvoor van zeer groot belang.

Mijnheer Vandaele, wij voeren het masterplan kustveiligheid uit. Wij kiezen voor de versnelde aanpak van de zwakke schakels langs onze kust, waarbij wij proberen om op een eerder natuurlijke manier te werk te gaan. In het regeerakkoord staat dat wij het project 'Vlaamse Baaien 2100' van de privésector willen onderzoeken met het oog op synergieën. Dat onderzoek, en een toetsing aan de realiteit van het natuurlijke systeem van de Noordzee, is gebeurd.

Op het congres over superstormen van enkele weken geleden heb ik de resultaten van het studiewerk van mijn administratie toegelicht. De Vlaamse Regering heeft een advies uitgebracht over het Marien Ruimtelijk Plan (MRP) dat de federale overheid moet vastleggen en waarin de activiteiten op zee voor de komende zes jaar worden afgebakend. Wij hebben in dat advies – dat positief is – gevraagd om de gevolgen op de golfslag en dergelijke zeer grondig te onderzoeken. Ik heb op het congres de eerste resultaten van het onderzoek van mijn administratie voorgesteld. Als dit de commissie zou interesseren, zou het interessant zijn dat de mensen die het onderzoek hebben verricht hier zelf de onderzoeksresultaten komen voorstellen. Atollen voor energie-opslag hebben gevolgen voor de stromingen en de golfslag, dus dat moet in rekening worden gebracht.

Wat zijn de nieuwe maatregelen die wij willen nemen? Eerst is er de kustbescherming, te beginnen op het strand, dankzij verbreding en verhoging met zo veel mogelijk natuurlijke buffers. Nadien gaan wij kijken wat er vanuit de zee kan gebeuren, en dan komen de baaien in beeld: kan men met bepaalde ingrepen in het water ervoor zorgen dat de schade aan de kust beperkt blijft? Deze nieuwe generatie maatregelen mikt niet alleen op het verbeteren van de kustbescherming, maar zet ook de eerste stappen naar een meer duurzame manier van beveiliging tegen overstromingen, waarbij samenwerking met de natuur en meer ruimte voor de natuur een uitgangspunt is. Deze generatie maatregelen biedt ook kansen voor nieuwe visies op ruimtelijke ordening en stedenbouwkundige ontwikkelingen. Ook in een context van meer ruimte voor de natuur moet steeds de afstemming en de synergie worden gezocht met sterk toegenomen menselijke behoeften inzake energie, economie, mobiliteit en vrije tijd. Het is precies de combinatie van deze functies die heeft geleid tot een voorstel voor energie-atollen aan de westzijde van Zeebrugge.

Uit de toetsing van de hydrodynamische en morfologische realiteit van de Noordzee aan Vlaamse baaien, blijkt dat energie-atollen ten westen van de haven van Zeebrugge een

bijdrage kunnen leveren aan de kustveiligheid. Voor een volledig op zichzelf staand energie-atol op de Wenduinebank is aangetoond dat de golfaanval op de huidige kustlijn met 20 procent vermindert. De andere maatregelen onmiddellijk ten westen van Zeebrugge hebben een kustbeveiligend effect dat vele malen groter is. Gaat men nog verder naar het westen dan de Wenduinebank, dan verliest men de win-winsituatie met andere functies, of komt men zelfs in conflict met andere functies. Een eiland op de Oostendebank, in de vorm van een energie-atol, is verder in zee gelegen dan een eiland op de Wenduinebank. Wegens de grotere afstand tot de kustlijn verdwijnt de bijdrage van een eiland of atol op die locatie aan het verhogen van kustveiligheid vrijwel volledig. Wel is het zo dat er nog een project-MER moet worden gemaakt voor de eventuele aanleg van een atol in de noordwestelijke bovenhoek van die MRP-zone. Het zal ook duidelijkheid moeten verschaffen over de kuststroming en de kustveiligheid. Tot zover gaan de resultaten van het onderzoek.

Aan Nederland werd op 26 november op het hoogste ambtelijk niveau in de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie (VNSC) uitleg gegeven over het congres over de superstormen en het werk dat de administratie heeft uitgevoerd in het kader van het project Vlaamse Baaien. Er werd afgesproken dat opdracht wordt gegeven aan een ambtelijke Vlaams-Nederlandse delegatie, binnen de VNSC-structuren, om na te gaan op welke wijze een gezamenlijke Nederlands-Vlaamse agenda rond dit project kan worden opgesteld tegen de voorjaarsvergadering van de VNSC van 2014. Bedoeling is deze extra agenda te integreren in een reeds eerder uitgewerkt 4-jarig onderzoeksprogramma. Dit onderzoeksprogramma ondersteunt een gezamenlijke agenda over het Schelde-estuarium dat van start zal gaan in het voorjaar van 2014. Er is dus een eerste onderzoek verricht, maar er moet nog veel gebeuren. Er moeten maatregelen worden genomen met een reikwijdte tot 2050 of 2100. Het is toekomstmuziek, maar wij volgen alles met de grootste zorgvuldigheid op.

De heer Wilfried Vandaele: U zegt dat u investeert in het strand. Uw voorgangers deden dat ook. Daar bestaat geen discussie over: de investeringen van de Vlaamse Regering in het kader van het Masterplan zijn een goede zaak waarvoor een zeer breed draagvlak bestaat. Maar goed, het is een beveiliging tegen de duizendjarige stormen. Wat de Vlaamse Baaien willen doen, is een beveiliging tegen de tienduizendjarige stormen. Dus dat is toch weer wat anders.

U verwijst naar de studie van uw administratie. Ik heb daar eigenlijk bijzonder veel belangstelling voor. Ik heb daar ook al een aantal keer naar geïnformeerd. In vorige parlementaire vragen heb ik gevraagd of die studie er al was en of die al beschikbaar was. Blijkbaar was dat toen nog niet het geval. Zelfs vlak voor het congres Superstormen kreeg ik dat antwoord van u. Het verbaasde mij dus een beetje dat u op dat congres dan toch een aantal dingen uit die studie hebt meegedeeld. Ik dacht toen: “Verdorie, minister.” Ik kon toen niet aanwezig zijn omdat ik moest werken.

Hoe dan ook, het zou mij inderdaad interesseren om die studie in te kijken. Het zou inderdaad mooi zijn mocht die worden toegelicht in de commissie. Indien ze echter al beschikbaar zou zijn op papier, zou ik die graag ontvangen. Op den duur komen de studies ons natuurlijk de strot uit.

Minister, u spreekt nu over een project-MER dat zeker nodig is voor die locaties, met name voor de energie-atollen. Er is al een algemeen MER in het kader van het marien ruimtelijk plan, waarnaar ik net verwees. Dat MER zegt heel duidelijk dat het energie-atol dat voor De Haan ligt geen enkel effect zal hebben op de kustbeveiliging. U zegt nu dat uw administratie spreekt over 20 procent voor dat eiland voor De Haan en iets meer voor de andere eilanden. Dat zijn dus nieuwe cijfers uit een nieuwe studie. Op den duur moeten we toch oppassen dat we door het bos de bomen nog zien.

Minister, kunnen wij die studie krijgen? Is ze al voldoende voldragen om ze nu al toe te lichten of hebt u in Blankenberge slechts het tipje van de sluier opgelicht en moeten we toch nog wachten op de definitieve versie?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vandaele, het is een beetje voorbarig om te zeggen dat het onderzoek u de strot uitkomt. We zijn hier met iets totaal nieuws bezig. We zijn bezig met het effect van de ingrepen die we in zee doen op golfslag, stromingen, kustbeveiliging enzovoort. Veel zaken zijn totaal nieuw. Ik heb onder andere met veel interesse gezien wat Nederland doet met de zandmotor. Ik heb daar ook iets over gezegd op dat congres. In plaats van elk jaar te baggeren en de kustlijnen aan te vullen, legt men een soort plaat net onder de waterlijn die ervoor zorgt dat, als hij op de juiste plaats ligt, het strand zich bijna natuurlijk herstelt. In Nederland werkt dat. Wij zouden dat nu ook willen uittesten bij ons. Er is een zone die daarvoor bijzonder geschikt is. Dat is ook nieuw onderzoek, mijnheer Vandaele. De komende jaren of decennia zal er enorm veel onderzoek gebeuren rond het innovatief omgaan met kust en kustbeveiliging. Ik vind dat ook zeer goed.

Op dat globaal Marien Ruimtelijk Plan is er een algemene MER gebeurd. Ik transponeer dat nu even op onze wegenwerken. Wij hebben ook een strategisch MER gemaakt voor alle mobiliteit rond Brussel. Als je je keuze maakt, moet je een project-MER maken op het project dat je wilt realiseren. De milieu- en andere effecten worden daarin dan in detail bekeken.

De Vlaamse Regering heeft een vrij kritisch advies gegeven aan de Federale Regering over het inplanten van het atol omdat we daarover toch een aantal terechte vragen hadden. We hebben gezegd dat de impact op de stroming zeer goed moest worden bekeken. Als er dan een administratie is die dat kan doen, lijkt het ook evident dat ze dat werk op de best mogelijke manier probeert te doen. Gelet op de techniciteit van de materie lijkt het me opportuun dat die mensen dat ook eens uitleggen. Ik laat het over aan de commissievoorzitter. Ik heb de uitleg mondeling gekregen, aan de hand van kaartjes enzovoort. Dat is de beste manier om die uitleg te krijgen. Het gewoon overhandigen van een papieren bundel lijkt mij niet zo nuttig. Het is geen MER: het is eigen onderzoek dat ze hebben gevoerd, met rekentabellen enzovoort. Het lijkt mij dus verstandig dat het hier wordt voorgesteld of dat er, los van de commissie, een informatiesessie wordt gehouden voor de geïnteresseerden.

Mijnheer Vandaele, er zal nog veel onderzoek moeten gebeuren. Het belangrijkste is dat we daarmee de trein niet missen. Na het congres van een paar weken geleden heb ik veel commentaar gekregen van onze eigen waterbouwers. Zij zeiden: “We vinden dat eigenlijk wel goed. Overal in de wereld proberen wij expertise te verzamelen. We moeten die ook uitdragen en nagaan hoe we aan onze eigen kust voorbeeldprojecten kunnen realiseren.”

Ik stel voor dat er een infosessie komt over wat er nu al aan onderzoek is gedaan. Je kunt niet zeggen dat er geen MER moet worden gemaakt. Uiteraard zal dat moeten gebeuren. Het kan niet anders.

De voorzitter: Ik stel voor dat we de toelichting over die studie effectief op de agenda van de commissie plaatsen.

De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik wilde zeker niet zeggen dat er geen onderzoek nodig is. Ik heb alleen gezegd dat we ervoor moeten zorgen dat we nog weten wat correct is en wat niet. Alles wat gezegd wordt, wordt weer weerlegd door een ander onderzoek.

Minister Hilde Crevits: Het is allemaal vrij symmetrisch, hoor. Het loopt allemaal vrij gelijk.

De heer Wilfried Vandaele: Ik wilde zeker niet zeggen dat er geen onderzoek nodig is, integendeel. Als er iets nodig is, is het juist onderzoek. Het grote probleem nu is dat we niet weten wat het effect zal zijn op de stromingen, op mogelijke algenbloei en op de helderheid van het water of, als men die eilanden legt, op visuele hinder. Dat moet zeker worden bekeken.

Minister, in de marge van die visuele hinder is er iets dat mij soms verontrust. We moeten ervoor oppassen dat rechter en partijen in dezen gescheiden blijven. Als ik de visuele hinder bekijk, is de simulatie die ik krijg van de baggersector precies hetzelfde beeld als het beeld dat we vinden in de bundel van het MER voor het Marien Ruimtelijk Plan. Het is hetzelfde beeld dat u hebt gebruikt in Blankenberge. We moeten oppassen dat we de dingen uit elkaar houden en dat we niet voor een of andere kar worden gespannen. Het is te belangrijk om er niet zorgvuldig mee om te springen.

Voorzitter, ik dank u omdat u meteen de uitgestoken hand aangrijpt en hierover een presentatie in het vooruitzicht stelt.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■