

We gaan Antwerpen niet klakkeloos volgen over Oosterweel' Vlaams minister van Openbare Werken, Mobiliteit en Havens Hilde Crevits over besparingen bij De Lijn, het gehakketak over Oosterweel en de investeringen voor de havens

INTERVIEW KATRIEN VERSTRAETE EN mARC DE ROO 'Elk bedrijf dat wil rationaliseren moet een zicht hebben op waar het kan besparen. Maar bij De Lijn kan dat niet door een gebrek aan serieuze informatie over reizigersaantallen.' Vlaams minister Hilde Crevits is 'not amused' over die lacune en kondigt prompt aan dat het anders moet. Vanaf 2010 wordt wie op de bus of tram stapt, geregistreerd. 'Anders kan je geen beleid voeren.'

Amper twee jaar geleden maakte CD&V-politica Hilde Crevits de overstap van het Vlaams Parlement en het schepencollege van Torhout naar de Vlaamse regering. Ze volgde er Kris Peeters op als Vlaams minister van Milieu, Openbare Werken en Energie. 'In de nieuwe ploeg ben ik al een ancien', grapt Crevits terwijl we door een wirwar van gangen in het Graaf de Ferraris-gebouw aan de Albert II-laan in Brussel de weg naar het dak zoeken voor een fotosessie. In de motregen. De nieuwe regeringsploeg is er een zonder liberale ministers. Die hakten al meteen vanop de oppositiebanken hard in op hun ex-collega's. 'Het voelt wel raar', moet Crevits toegeven. 'Ik heb goed met hen samengewerkt en dat ben je ineens opposenten. Maar ja, dat is politiek.'

Het zijn woelige tijden voor de 42-jarige West-Vlaamse juriste. Crevits belandde na haar glamourfoto's in de weekendbijlage van Het Laatste Nieuws in een mediastorm (terwijl andere politici haar dat al, zonder enige commotie, hadden voorgedaan), moest een kijvende vinger opsteken naar de treuzelende Nederlanders in het Westerscheldedossier en ondertussen haar nieuwe bevoegdheden - havens en mobiliteit - onder de knie te krijgen. Om nog te zwijgen over het penibele Oosterweeldossier en de pijnlijke inspanning die nodig is om de Vlaamse begroting uit de rode cijfers te halen.

U moet voor al uw bevoegdheden samen 104 miljoen besparen in 2010, op een totaal van bijna 3 miljard euro. Hoe gaat u dat doen?

Hilde Crevits: 'De besprekingen met de verschillende departementen lopen nog. Eén zaak is duidelijk: we hebben afgesproken niet te besparen op investeringen. Het gaat in mijn geval toch om 1,6 miljard euro. Daar raak ik niet aan. Hier en daar kunnen we wel beknibbelen, ik denk bijvoorbeeld aan de mobiliteitscampagnes langs de Vlaamse wegen.'

U bent verantwoordelijk voor De Lijn, goed voor een overheidsinjectie van bijna 1 miljard euro en 8.000 chauffeurs. De toekomstige opvolger van uw collega Ingrid Lieten mag zich dus al schrap zetten.

Crevits: 'Laat me duidelijk zijn. Ik wil geen gedwongen ontslagen, wel meer efficiëntie. Ik laat het aan het management van De Lijn over om de besparingsoefening te doen. Ik vind wel dat de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen nooit elkaars concurrent mogen zijn. Het investeringsplan 2020 van De Lijn is nog niet naast het toekomstplan van de NMBS/Infrabel gelegd. Wel, ik vind niet dat een bus een traject moet afleggen dat de trein ook doet. Elke euro die we in het openbaar vervoer stoppen, moet de complementariteit van het openbaar vervoer versterken. Dat is gemakkelijk gezegd, maar niet gemakkelijk gedaan. Gelukkig merk ik dat zowel de NMBS, Infrabel als De Lijn mee wil in dat verhaal. Het eengemaakte ticket - waarmee je op de tram, bus en trein kan - kan hier hopelijk een hefboom voor zijn.'

De dekkingsgraad van De Lijn - de verhouding tussen de eigen ticketinkomsten en de totale exploitatiekosten - bedraagt amper 15 procent. Dat is bijzonder laag. Veel reizigers betalen niets of heel weinig.

Crevits: 'Ik volg de critici niet die zeggen dat De Lijn een kostendekkingsgraad van 40 procent moet halen. Dat kan alleen door de tickets duurder te maken. In het regeerakkoord staat duidelijk dat dit niet mag, ze mogen wel geïndexeerd worden. Je riskeert anders de mensen te treffen voor wie de bus of tram het enige middel is om op hun werk te geraken.'

Is de hamvraag niet of er geknoeid wordt met de - hoge - reizigersaantallen?

Crevits: 'Dat weet ik niet. Wat ik wel weet, is dat de reizigers nu eens echt se-

rieus moeten worden geteld. Daarvoor moeten we investeren in een efficiënt registratiesysteem, crisis of geen crisis.'

(beslist) 'Het is voor mij fundamenteel dat iedereen die op een bus of tram stapt, geregistreerd wordt, bijvoorbeeld via een chipkaart. Ook wie gratis rijdt, hé. Alleen op die manier zal er een einde komen aan het, sorry voor het woord, 'geleuter' over de passagiersaantallen van De Lijn.'

'Hoe kan ik nu beslissen of ik even- tueel een bus- of tramlijn moet aanpassen als ik niet eens weet hoeveel reizigers daarvan gebruikmaken? Oké, nu zijn er manuele tellingen. Dat zijn steekproeven en die kosten handenvol geld. Het moet dus efficiënter. Elk bedrijf dat wil rationaliseren, moet toch een duidelijk zicht hebben waarop het kan besparen? Wel, voor De Lijn kunnen we dat niet wegens gebrek aan cijfers. Dat kan dus niet.'

De Lijn heeft er misschien baat bij dat er geen registratiesysteem is...

Crevits: (gaat onverstoord verder) 'Kijk hier, een indicatorenboek over het goederenvervoer, met duidelijke parameters, doelstellingen, cijfers en evoluties. Of neem de jaarlijkse evaluatierapporten over het leefmilieu. Voor mobiliteit bestaat dat gewoon niet. De Vlaamse Mobiliteitsraad die recent is opgericht, kan zelfs niet deftig discussiëren omdat er nog geen lijst met indicatoren zijn! Wel, die moet er tegen midden 2010 zijn.'

Wanneer wilt u dat registratiesysteem voor De Lijn opstarten?

Crevits: 'Eind volgend jaar wil ik de eerste cijfers. Dat betekent in 2010 al de hardware installeren en in de bussen de eerste chipkaarten verdelen in de plaats van de gewone kaarten. En ja, dat zal geld kosten, maar we moeten dat gewoon doen om een serieus beleid te kunnen voeren. Ik wil met één druk op de knop zien hoeveel bussen er waar wanneer in Vlaanderen rijden.'

(zucht) 'De Lijn heeft al schitterend werk gedaan, kijk maar naar het in de markt zetten van hun product. Maar het kan beter, en zonder dat de mensen het voelen. Ik wil niet dat mijn schoonmoeder over enkele jaren moet vaststellen dat ze nergens meer de bus kan nemen in haar gemeente. Maar dan moeten we wel werk maken van meer efficiëntie.'

En als dan blijkt dat de reizigersaantallen niet kloppen, hoeft de overheid minder geld in De Lijn te stoppen.

Crevits: 'Zo snel wil ik niet gaan. Uit de registratie zouden we bijvoorbeeld kunnen besluiten om frequenties van bepaalde lijnen in de piekuren te vermeerderen en buiten de piekuren te verminderen, of minder bezette lijnen te vervangen door een belbus.'

Meent u dat nu, de belbus?

Crevits: 'Wacht even. Je zou die belbussen ook kunnen vervangen door taxi's. In Limburg loopt nu zo'n proefproject en dat blijkt succesvol te zijn. Maar om dus te beslissen of we belbussen of taxi's moeten inzetten, moeten we weten waar er nood aan is.'

Gaat het gratis-beleid van De Lijn op de schop? Is dat wel verantwoord in crisistijden?

Crevits: 'Au fond hebt u gelijk. Maar je kan niet alles ongenueanceerd weer afpakken. Daarom wil ik eerst zien wie op welke manier gebruikmaakt van gratis passen en tickets.'

U had het daarnet over het registreren en digitaliseren van reizigers op het openbaar vervoer. Geldt dat gebrek ook niet voor het hele wegennet? In vergelijking met andere landen hinken we toch serieus achterop inzake traffic control management? Dat is toch onbegrijpelijk in een transportregio als Vlaanderen?

Crevits: '100 procent mee eens. Er is 500 miljoen euro nodig om op alle ring- en snelwegen dynamische verkeersgeleidingssystemen in te zetten en regionale verkeerscentra op te richten die alles in de gaten houden. Verkeersgeleiding werkt. Ik neem elke dag de E40 naar Brussel. De voorbije weken waren er wegenwerken in Affligem. De maximumsnelheid was er beperkt tot 70 km/u en er werd druk geflitst. Gevolg: al van voor de werken vertraagden de chauffeurs en had je meestal een vlotte verkeersstroom. Nu, na de werken, doe ik er minstens even lang over om in Brussel te geraken omdat er in de spits te veel verschillende snelheden zijn. In Antwerpen wordt de snelheid gestuurd bij druk verkeer en dat helpt.'

Zou u met nog betere verkeersgeleiding in het Antwerpse en het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel de mobiliteitsknoop daar al niet voor een deel kunnen ontwarren?

Crevits: 'De Liefkenshoektunnel kunnen we niet tolvrij maken. Die is gebouwd met publiek-private samenwerking en de pps-vennootschap moet haar investeringsgeld recupereren.'

En waarom de Liefkenshoektunnel niet gewoon verbinden met de E17?

Crevits: 'Tja, omdat men tien jaar geleden het Antwerps Masterplan heeft gekozen, inclusief het traject voor het rond maken van de kleine ring (de Oosterweelverbinding, red.) dat nu op tafel ligt.'

En daar kan de overheid niet op terugkomen? Die verbinding Liefkenshoek-E17 bedraagt amper een tiental kilometer.

Crevits: 'Het is nu niet aan de orde. En denk maar niet dat die verbinding zo makkelijk zou gaan. Vandaag krijg je haast geen enkel groot infrastructuurproject gerealiseerd in Vlaanderen. Dat baart me erg veel zorgen. Het gaat niet alleen over Oosterweel. Het gaat ook over allerlei missing links: de noord-zuid-verbinding in de Kempen, die in Limburg, de verbinding tussen de N49 en Brugge, de verbreding van de ring rond Brussel... Die slepen ook tien jaar en langer aan! In het regeerakkoord staat dat we zullen zoeken naar snellere procedures, zeker in crisistijden. Maar dan wel zonder zaken door de mensen hun strot te jagen. Dat is een moeilijk evenwicht.'

Zijn die aanslepende projecten ook niet te wijten aan een gebrekkige communicatie? Neem nu de Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM). Die is pas de voorbije maanden volop de boer opgegaan met het Oosterweelproject.

Crevits: 'De BAM heeft driemaandelijks in het Vlaams Parlement een stand van zaken gegeven over het Antwerps Masterplan. Alle mogelijke vragen zijn de revue gepasseerd, ook de knelpunten waar men nu over spreekt.'

'Het lijkt stilaan 'bon ton' te zijn om vijf jaar na de start van een project van gedacht te moeten veranderen. We hebben in de regering afgesproken te zwijgen over Oosterweel tot na het referendum en het advies van de stad

Antwerpen. Ik hou me daaraan. Maar ik moet eerlijk zeggen dat ik bezorgd ben over de realisatie van het hele Masterplan, dat ook openbaarvervoersplannen voor 250 miljoen euro inhoudt.'

U zegt dus: als de Antwerpenaar 'neen' zegt, dan kan hij die andere projecten op zijn buik schrijven.

Crevits: 'Neen, dat zeg ik niet. Ik zeg alleen dat ik bezorgd ben over welke kant het dossier uit gaat.'

Stel dat de Antwerpenaar overtuigend 'neen' zegt...

Crevits: 'Ik antwoord niet op hypothesen.'

...en de stad Antwerpen ook negatief adviseert aan de Vlaamse regering over het dossier.

Crevits: 'Dat zullen we nog zien.'

Maar stel dat het advies van de stad negatief is, wat dan?

Crevits: 'We gaan rekening houden met dat advies van de stad. Maar dat betekent niet dat we het advies klakkeloos zullen overnemen.'

Maar heeft de Antwerpenaar geen recht om te weten wat de consequenties zijn van zijn of haar stem op 18 oktober?

Crevits: 'Ja, maar het is de stad Antwerpen die dit referendum organiseert, niet de Vlaamse regering, hé. We hebben de stad alleen een advies gevraagd dat moet gedragen zijn door de burgers.'

Burgemeester Patrick Janssens (sp.a) en Open VLD-schep en Ludo Van Campenhout zijn tegen het BAM-tracé. De Antwerpse sp.a voert zelfs een 'neen'-campagne.

Crevits: (veelzeggend) 'Geen commentaar.'

Mogen we tussen de lijnen begrijpen dat de regering tegen het advies van de stad kan ingaan?

Crevits: 'Neen, ik heb hier tussen de lijnen niets gezegd. We willen het stemgedrag van de Antwerpenaren niet beïnvloeden.'

Is het niet makkelijk te zeggen dat de BAM nu een 'dossier van Antwerpen' is en u in stilte te hullen?

Crevits: (opgewonden) 'Als we iets zeggen, vindt men het 'een dictaat van Brussel'. Zeggen we niets, dan is het ook niet goed. De Vlaamse regering wil de sereniteit van het debat bewaren. Brussel zwijgt daarom. Maar Brussel gaat niet blijven zwijgen. We zullen na het referendum onze verantwoordelijkheid nemen.'

Vreest u dat het met de verbreding van het Schipdonkkanaal - om de Zeebrugse haven beter bereikbaar te maken - dezelfde kant uitgaat als de Oosterweelkwestie: een beslissing die vervolgens wordt gecounterd door actiegroepen?

Crevits: 'Momentje, het grote verschil is dat er in het verhaal van het Schipdonkkanaal nog geen beslissing is gevallen. We onderzoeken het.'

Maar het dossier is wel al verrot.

Crevits: 'Ik ben verbaasd over hoe vroeg het protest op gang is geschoten, ja. U suggereerde daarnet ook al dat we mensen vroeger moeten informeren over nieuwe plannen. Dat hebben we hier gedaan. Maar het heeft vooral luid protest opgeleverd.'

Het is niet omdat u mensen vroeg betreft bij nieuwe projecten, dat ze voor zullen zijn.

Crevits: 'Neen, maar een objectief debat is blijkbaar wel moeilijk.'

Maar de tegenargumentatie is toch sterk: een verbreding van het Schipdonkkanaal zou de waterkwaliteit bedreigen, de verzilting zou het waterleven aantasten en de estuaire vaart, waarbij binnenschepen ook op zee kunnen, zou nog te weinig onderzocht zijn.

Crevits: 'Veel van die facetten worden nu net onderzocht. Als duidelijk blijkt dat er verzilting of verslechtering van de waterkwaliteit dreigt en er geen oplossing voor is, dan gaan de boeken toe. Dan komt er geen verbreding. Maar tot zolang vind

ik dat het dossier bespreekbaar moet blijven, wat men daar ook over zegt.'

Veel politieke steun is er ook niet. Uw coalitiepartijen sp.a en N-VA zijn tegen. Zelfs uw CD&V-collega Joke Schauvliege sprak zich vroeger al negatief uit voor de verbreding van het kanaal.

Crevits: (kort) 'Collega Schauvliege heeft loyaal het regeerakkoord onderschreven. Daar staat niet in dat de verbreding van het kanaal er komt, maar ook niet dat het er niet komt. En vergeet niet: we hebben nog tijd. We kunnen alles rustig bekijken.'

U bent voortaan ook bevoegd voor de havens. Antwerpen, Gent en Zeebrugge willen alle drie een sluis. Totale investering: 2,5 miljard euro. Minister-president Kris Peeters, die voor u bevoegd was voor het havenbeleid, wou dat de havens daarvan 50 procent financierden. De havens willen maximaal 15 procent betalen. Is er al een akkoord?

Crevits: 'Neen. Daarover zal nog onderhandeld worden. Elke haven zal meefinancieren, onder meer volgens zijn eigen 'draagkracht'. Het is zeker niet de bedoeling dat de klanten van de haven nadien de rekening krijgen gepresenteerd. Ik vermoed dat het percentage ergens tussenin zal liggen. Voor de sluis in Gent-Terneuzen starten de onderhandelingen met Nederland.'

De Vlaamse overheid investeert jaarlijks 350 miljoen in de havens, waarvan de helft in baggerwerken. Peeters wou dat bedrag omlaag. Hij wou ook af van de financiering van de kaaimuren die nu nog 20 procent door de overheid worden betaald.

Crevits: 'We gaan niet beknibbelen op investeringen in de havens en baggerwerken zijn investeringen. De havens moeten concurrentieel blijven.'

Valt het eigenlijk mee om bevoegd te zijn voor de havens?

Crevits: 'Het is een veel groter terrein dat ik had verwacht. Ik moet zeggen dat ik tijdens een bezoek aan de drie grote havens onder de indruk was van hun sterke identiteit, hun sterk verankerde bedrijven en hun gigantische belang voor de tewerkstelling in ons land. Een op de negen Vlamingen is voor werk afhankelijk van de havens. Wat me opvalt zijn de gelijklopende belangen die de havens

hebben: goede maritieme toegang, nieuwe sluizen, transport naar het hinterland, de problematiek van de loodsen, samenwerking met de NMBS en de Vlaamse overheid. We moeten eens goed bekijken welke haven welke troeven kan inzetten en hoe elke haven het best kan worden ontsloten. Daar moet in de toekomst meer overleg over komen.'

Iets anders. Ook de kilometerheffing komt weer op uw bord. Nog zo'n dossier dat al jaren aansleept.

Crevits: 'Wees gerust, we maken er werk van, samen met de andere gewesten. De technologie is ook al fors geëvolueerd zodat alles snel zou kunnen worden ingevoerd. Het is nog steeds de bedoeling om tegen 2013 een kilometerheffing voor trucks in te voeren. En we zullen ook het debat over zo'n heffing voor personenwagens voeren. Daarbij moeten we wel de sociale effecten in het oog houden.'

Tot slot iets waar we ons dagelijks aan ergeren. Waarom zijn onze Vlaamse wegen in zo'n slechte staat?

Crevits: 'Akkoord, de wegenkwaliteit kan beter, maar we zijn de achterstand aan het inlopen. In 2004 hadden we 30 miljoen euro voor het wegenonderhoud, vandaag 90 miljoen euro en dat zal niet verminderen. Ik heb ook beslist dat er op snelwegen de klok rond kan worden gewerkt. Maar eerlijk gezegd vraag ik me wel af hoeveel meer wegenwerken ons wegennetwerk nog aankan.'