

C277 – OPE30

VLAAMS PARLEMENT



Zitting 2007-2008

10 juni 2008

# HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

## INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de slimme kilometerheffing versus het wegenvignet	
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het voorstel van de Waalse minister-president om de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens te koppelen aan een wegenvignet voor personenwagens	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de vraag van de Waalse Regering om een wegenvignet voor personenwagens in te voeren	1
Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het actieplan Milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid	6
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van het sluipverkeer en de stand van zaken van het pilootproject terzake in de zuidostrand van Antwerpen	7
Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het parkeerbeleid	12
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busbanen door autocars	13

**Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen**

**Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de slimme kilometerheffing versus het wegvignet**

**Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het voorstel van de Waalse minister-president om de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens te koppelen aan een wegvignet voor personenwagens**

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de vraag van de Waalse Regering om een wegvignet voor personenwagens in te voeren**

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de vraag is kort. Ik heb begrepen dat mijn bekommernissen ook leven bij andere fracties van uw meerderheid. Dus ik denk dat we onze vraag terecht hebben gesteld, zij het dat het al een tijd geleden gebeurde. Ik betreur toch wel de trage manier waarop dit huis moet werken. Ik heb er alle begrip voor, maar ondertussen is de actualiteit misschien al van dien aard dat onze vraagstelling achterhaald is.

Het verhaal wegvignet versus slimme kilometerheffing is een heel oud verhaal. We hebben daarover in het verleden bij herhaling moeten interveniëren, maar de nieuwste ontwikkeling die onze nieuwsgierigheid heeft geprikkeld, was een reactie, weerom van Waalse zijde. Van Waalse zijde heeft men een halve maand geleden meegedeeld dat men weliswaar kon leven met een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, maar tegelijkertijd blijft men er het idee aan koppelen om ook dat papieren wegvignet voor personenvervoer aan te houden.

Mevrouw de minister, dat is natuurlijk een gegeven waar we politiek toch rekening mee moeten houden. Al was het maar omdat u er in het begin van de legislatuur ook van uitging dat een papieren wegvignet, een belasting van doorgaand verkeer, mogelijk een oplossing was en u een compensatie wou aanbieden aan de eigen ingezetenen. We hebben toen moeten vernemen dat dat laatste

element niet haalbaar was, omdat Europa er bezwaar tegen zou maken. Nu vernemen we dat Wallonië ons meedeelt dat die Europese bezwaren niet spelen. Zij maken zich sterk dat ze een wegvignet kunnen invoeren en tegelijkertijd ook fiscale compensaties aan de eigen ingezetenen kunnen aanbieden.

Mijn vraag – en ik denk dat de vraag van de collega's gelijkaardig is – is: hoe zit het met Wallonië? Ik heb begrepen dat Wallonië te vinden is voor een slimme kilometerheffing voor het vrachtvervoer. Daar waren we ondertussen al min of meer op voorbereid, maar Wallonië koppelt daar tegelijkertijd aan dat men aan het initiële idee van een papieren wegvignet voor het personenvervoer, met compensaties voor de eigen ingezetenen, wil blijven vasthouden.

Mevrouw de minister, hoe zit het daarmee? Hoe reageert de Vlaamse Regering op dat nieuwste Waalse voorstel? Is dat een realistische kaart? Is dat realistisch in Europees perspectief? Wallonië zegt ja; u hebt in het verleden neen gezegd. Hoe gaat u met die ingenomen stelling van uw Waalse collega's om?

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik had liever mijnheer de minister gezegd, want ik wou minister-president Peeters ondervragen.

Op 15 mei 2008 kwamen beide ministers-presidenten van de trappen van het Elysette in Namen, met de heuglijke mededeling dat de Waalse regering wenst mee te stappen in een gezamenlijke invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens in 2011. Maar daar werd in één adem ook bij gezegd dat de Waalse regering daaraan een forfaitair wegvignet voor personenwagens wil koppelen. De kost daarvan moet voor de eigen inwoners gecompenseerd worden.

Dat klinkt ons natuurlijk zeer bekend in de oren. Maar die piste hadden wij toch al verlaten, nadat voormalig minister-president Leterme, na protest van Nederland en door het feit dat een dergelijk wegvignet de Europese toets niet zou doorstaan, het wegvignet begraven had.

De Vlaamse Regering heeft nadien beslist, geïnspireerd door het Duitse systeem, dat in Benelux-verband werk moet worden gemaakt van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens. Maar toch zegt de minister-president op het voorstel van zijn collega Demotte dat hij het een interessant voorstel vindt en ermee naar de Vlaamse Regering gaat.

Ik vind dat zeer vreemd, om twee redenen. De minister-president was persoonlijk altijd de mening toegedaan dat we niet voor domme wegenvignetten moeten gaan, maar voor een slimme kilometerheffing voor personenwagens. Inderdaad, er is een gigantisch verschil tussen een dom wegenvignet en een slimme kilometerheffing, zowel naar organisatie als naar doelstellingen en effecten.

Was minister-president Peeters gewoon beleefd naar zijn collega Demotte? Was het een beetje moeilijk om het broze contact te besmeuren met een negatieve reactie ten opzichte van wat de Waalse regering naar voren bracht? Of is het inderdaad zo dat de Walen, zoals ze zelf zeggen, het beter kunnen uitleggen aan Europa en een wegenvignet wel verkocht kunnen krijgen?

Mevrouw de minister, vandaar mijn vragen aan de minister-president, maar ik zal ze aan u stellen en u zult dan vermoedelijk wel namens de regering spreken. Wat houdt het voorstel van de Waalse regering precies in? Beschouwt de Vlaamse Regering de gelijktijdige invoering van een vignet voor personenwagens en een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens nog werkelijk als een optie?

Wat wordt concreet bedoeld met een forfaitair wegenvignet? Is dat het papiertje achter de ruitwischer, de sticker of de nummerplaatherkenning? Hoe zou dit dan worden gecompenseerd voor de Belgische weggebruiker? Wat lag op tafel in het Elysette?

Welke argumenten kan de Waalse regering inbrengen tegen de redenen waarom het vignet in Vlaanderen werd begraven, in het bijzonder wat de Europese toets betreft ten aanzien van compenserende maatregelen voor de eigen ingezetenen?

Is er nu eigenlijk al een akkoord op papier over de gezamenlijke invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens?

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mevrouw de minister, voor alle duidelijkheid: ik was voor een keer niet van plan om u te ondervragen, maar wel de minister-president, die hier jammer genoeg niet aanwezig is. Ik ga niet heel de context opnieuw schetsen. Ik denk dat de collega's dat al voldoende hebben gedaan.

Het is naar aanleiding van het bezoek van de minister-president aan zijn evenknie in Wallonië, Rudy Demotte, dat de verklaring kwam dat Wallonië blijkbaar niet meer zou gekant zijn tegen een kilometerheffing voor vrachtwagens, maar tegelijkertijd nog steeds voorstander is van het invoeren van een forfaitair wegenvignet voor personenwagens in heel België.

De minister-president reageerde daarop door te stellen dat dat een zeer interessant voorstel was, dat hij ter

sprake zou brengen in de Vlaamse Regering. Mevrouw de minister, het zal u niet verbazen, maar dat lijkt me minstens eigenaardig te zijn, gelet op heel de voorgeschiedenis die het wegenvignet kende, de moeilijke adviezen die we hebben gekregen van Europa en na het bezoek aan Nederland, het afschieten van het wegenvignet en het omturnen naar een soort van rekeningrijden voor vrachtwagens.

Vandaar de vragen, die ik aan u zal stellen. Wat zouden de nieuwe elementen zijn die plotseling het voorstel van een wegenvignet voor personenwagens wel interessant zouden maken? Is dat een piste die gedragen wordt door de Vlaamse Regering? Of is het, zoals de heer Vandembroucke al zei, een manier om even mee te gaan in het verhaal, maar wordt die mening om terug naar het wegenvignet te grijpen niet echt gesteund? Op welke manier zou men, indien men opteert voor een wegenvignet, dat dan doen, zodat het verzoenbaar is voor Europa, maar ook voor onze fractie? Van bij de aanvang hebben we gezegd dat de invoering van een wegenvignet wel neutraal moet gebeuren en wij hebben de bekommernis dat het absoluut geen lastenverhoging mag zijn voor onze eigen gebruikers van ons eigen wegennet.

**De voorzitter:** De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik wil er nog even een ander beleidsniveau, met name het federale, bij halen.

U weet dat momenteel de gesprekken over de Lente van het Leefmilieu aan de gang zijn in verschillende werkgroepen. Een van de vier of vijf werkgroepen gaat over mobiliteit.

Op de tafel van die werkgroep ligt dus ook de slimme kilometerheffing. Ik begrijp uit de wandelgangen dat er een akkoord zou bestaan, over de gewesten heen met het federale niveau, dat wil zeggen met alle stakeholders tot en met VBO, milieuorganisaties, mobiliteitsorganisaties en betrokken administraties. Mevrouw de minister, ik weet het niet zeker, maar ik ga ervan uit dat ook uw administraties betrokken zijn bij die besprekingen die zich in de werkgroep afspelen, die tegen het eind van deze maand normaal gezien de werkzaamheden zou moeten afronden en waarbij er een akkoord is op stakeholdersniveau.

Mevrouw de minister, klopt dat? Bent u daarbij betrokken? Wil dat ook zeggen dat de Waalse vrienden die aan die tafel zitten, meestappen in een verhaal van zowel de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens als voor particuliere wagens?

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mijnheer de voorzitter, ik heb hier een persbericht van 15 mei 2008, van 13.31 uur,

uitgegeven door de Waalse regering. Ik ben een beetje verwonderd door de vraagstelling. De besluitvorming van de Waalse regering is wat dat betreft heel duidelijk. Ze willen een péage invoeren “basé sur le nombre de kilomètres parcourus par les poids lourds sur le réseau autoroutier belge. Il a également rappelé son souhait de voir instaurer, de manière concertée et à l'échelle du territoire des trois régions, un système de péage forfaitaire pour les voitures (vignette électronique évolutive) visant l'instauration d'un droit d'utilisation des infrastructures routières belges à la durée, les deux systèmes étant compatibles et complémentaires.”

Als ik het goed begrepen heb, willen ze niet een ordinair wegenvignet invoeren, maar een elektronisch evolutief vignet. Dat zie ik in de beslissing staan van de Waalse regering. Het is af toe toch eens goed om de persberichten, ook van onze Waalse vrienden, te lezen.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Collega's, ik zal met plezier antwoorden op jullie vragen, namens de regering. Er zijn meerdere ministers bevoegd voor dit dossier, vanuit verschillende perspectieven, en de minister-president coördineert een en ander, zeker als het gaat over overleg met de andere gewesten. Maar uiteraard wordt er binnen de regering vaak en intensief overleg over gepleegd.

Laat me beginnen met de verschillende concrete vragen. Bij het onderhoud dat de minister-president gehad heeft op 15 mei 2008 met de Waalse minister-president Demotte, is er effectief afgesproken dat de Waalse regering zich kan vinden in de geformuleerde voorstellen van de Vlaamse Regering inzake de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens in de loop van 2011. Daarnaast is overeengekomen dat de Waalse en de Vlaamse Regering verder willen kijken of de invoering van een wegenvignet voor personenwagens opportuun is. U ziet de nuanceverschillen hopelijk.

De Waalse regering heeft in haar ministerraad van 15 mei dan ook beslist om haar principiële akkoord te geven aan het systeem van een kilometerheffing voor vrachtwagens op basis van een vooruitstrevende technologie, zoals voorgesteld door het Vlaamse Gewest. Daarnaast bevestigt de Waalse regering haar wens om in overleg te treden met de andere regio's met betrekking tot een systeem van wegbeprijzing voor personenwagens. Hierbij wordt het elektronisch vignet naar voren geschoven, dat een wegbeprijzing op basis van de duurtijd van het gebruik van de weg inhoudt. Mijnheer Peumans, dat is een beetje de vertaling van wat u daarnet hebt voorgelezen.

Bij het overleg was het heel belangrijk dat we voor de eerste keer hebben kunnen vaststellen dat er een consensus groeit over het invoeren van een kilometerheffing

voor vrachtwagens. Ik vond dat bijzonder heuglijk nieuws en heel erg belangrijk, want als die consensus er niet is, kunnen we niets invoeren.

Over het standpunt van de Vlaamse Regering ten aanzien van de kilometerheffing voor vrachtwagens en de alternatieve wegbeprijzing, wil ik nog eens klaar en duidelijk stellen dat de afspraken die binnen de Vlaamse Regering zijn gemaakt op het niveau van de alternatieve wegbeprijzing door het akkoord met Wallonië van 15 mei op geen enkele manier gewijzigd zijn, noch voor het standpunt inzake vrachtwagens, noch voor wat betreft het standpunt voor personenwagens. Het standpunt van de Vlaamse Regering is ter zake nog steeds hetzelfde als dat van oktober 2007, weergegeven in de mededeling van 26 oktober 2007 en bevestigd in de mededeling van 29 februari 2008.

Met betrekking tot vrachtwagens blijft de Vlaamse Regering achter de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens staan, gebaseerd op het Duitse model. De invoering is voorzien in de loop van 2011. De Vlaamse Regering is voorstander om dit maximaal in overleg met de andere gewesten te doen en bij voorkeur en gelijktijdig in de Benelux. Met betrekking tot personenwagens wenst de Vlaamse Regering verder te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van een grotere variabilisatie van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens.

Binnen de Vlaamse Regering zijn de collega's minister Van Mechelen en minister Crevits bezig met het dossier van de vergroening van de autofiscaliteit op basis van de ecoscore. We staan uiteraard open om onbevangen de voorstellen die het Waalse Gewest zal formuleren inzake het elektronische vignet, op hun merites te onderzoeken. We blijven echter bij onze vaststelling dat dit, gelet op het standpunt van de Europese Commissie, niet realiseerbaar is binnen de context zoals geschetst in het Vlaams regeerakkoord en dat dus inhoudt dat dit voor de Vlaming tot geen meerkost mag leiden.

Ik wil het nog even hebben over de bezwaren van Europese Commissie. De Europese Commissie stond zeer kritisch ten aanzien van het in 2007 door Vlaanderen voorgestelde forfaitaire wegenvignet. Bij zo een forfaitair systeem is de verschuldigde belasting immers niet gebaseerd op een aantal variabelen, zoals de afgelegde weg, de spits of de plaats, maar op een forfaitair tijdsgebruik, bijvoorbeeld een jaar, een maand, een week. De Commissie is van oordeel dat er bij een forfaitair tijdsgebonden systeem steeds een aantal ongelijkheden ontstaan door het feit dat de belasting wel vast is, maar het gebruik – binnen de periode zoals vastgelegd in het vignet – variabel is. Hierdoor betalen sommige weggebruikers te weinig en andere te veel in functie van hun effectief weggebruik.

Compensaties leverden voor de Commissie nog een bijkomend discriminatoir effect op. De Commissie stelde dan ook een aantal randvoorwaarden waaronder een dergelijk vignet eventueel de Europese toets zou kunnen doorstaan. Uit het standpunt van de Commissie bleek echter duidelijk dat het toenmalige concept van wegenvignet grondig zou moeten worden aangepast om aanvaardbaar te zijn voor Europa. Ik heb vandaag geen aanwijzingen dat de Commissie vandaag minder kritisch zou staan ten aanzien van een wegenvignet dan een jaar geleden.

Met betrekking tot de kilometerheffing voor vrachtwagens heb ik daarentegen de indruk dat de Commissie dergelijk concept van slimme verkeersfiscaliteit veel meer genegen is, omdat het de discriminerende elementen van een forfaitair systeem wegneemt. Ik neem dan ook aan dat de Commissie zich ten aanzien van mogelijke compensaties soepeler zal opstellen.

Tot slot zou ik willen benadrukken dat de Vlaamse Regering in de komende maanden hard verder werkt aan het implementatieplan van deze kilometerheffing. Een belangrijke doorbraak werd gerealiseerd op 15 mei, toen de minister-president een akkoord heeft bereikt met zijn Waalse collega-minister-president. In het kader van dit akkoord kan ik u medelen dat er vandaag nog een nieuw intergewestelijk overleg plaatsvindt op het kabinet van de minister-president om te bekijken hoe het zit met de op 15 mei gemaakte afspraken. Dit legislatuuroverschrijdende implementatietraject moet ertoe leiden dat de slimme kilometerheffing in de loop van 2011 volledig op punt staat.

Er vond vandaag effectief een overleg plaats, maar het is een technisch overleg, er werd nog niets beslist, de standpunten worden nog uitgewerkt. In het overleg werd er in elk geval over gesproken of er een politiek akkoord moet zijn of een formeel samenwerkingsakkoord tussen de verschillende gewesten. Wat gaan we samen doen en wat niet? En wat met het wegenvignet? Er werd afgesproken dat Wallonië een voorstel zal doen en we zullen het op zijn merites beoordelen. Wat moet er gebeuren met de inkomsten? Die vraag staat nog open. Eind juni is er nieuw overleg gepland en het is heel belangrijk dat er de komende weken bijzonder hard en intensief wordt overlegd. Ik herhaal nog een keer dat er een consensus aan het groeien is tussen de gewesten om minstens de kilometerheffing voor vrachtvervoer in te voeren en dat is bijzonder belangrijk.

Wat de vraag betreft van de heer Daems, het klopt dat er op federaal niveau in het kader van de Lente van het Leefmilieu allerlei dingen bezig zijn. Mijn diensten zijn ook betrokken met de voorbereiding van het aspect mobiliteit. We hebben er enkel ons standpunt uiteengezet, ik heb er geen weet van dat zich een brede consensus zou aftekenen, maar we zien wel, want het overleg is nog niet afgerond. Ik zou heel graag hebben dat ook daar

op zijn minst de consensus groeit over de kilometerheffing voor het vrachtvervoer.

Ik benadruk dit zo omdat ik bijzonder veel schrik heb van lange discussies. Ik vind wel dat we lang moeten discussiëren, maar ik heb heel veel schrik van het blijven discussiëren over alle mogelijke facetten. Ik zou minstens willen dat we een voorstel maken over de kilometerheffing voor vrachtvervoer. Als we even kijken naar alle discussies die gaande zijn, bijvoorbeeld over het masterplan, zien we hoe belangrijk de snelle invoering is van een slimme en efficiënte kilometerheffing voor het vrachtvervoer voor onze regio. Dat is absoluut mijn ambitie en eigenlijk ook die van de hele Vlaamse Regering. Ik ben blij met het akkoord dat de minister-president sloot met zijn evenknie in het Waalse Gewest, want in ieder geval groeit daarover een consensus. Het spreekt voor zich dat Wallonië het wegenvignet nog niet direct wil loslaten, maar het moet maar een voorstel doen. We zullen het bekijken zolang het niet in de weg loopt van het andere dossier.

**De voorzitter:** De heer Penris heeft het woord.

**De heer Jan Penris:** Mijnheer de voorzitter, ik dank de minister voor haar antwoord. Ik onthoud er twee voorname dingen uit.

Eén, de slimme kilometerheffing wordt hoe langer hoe vaststaander. Ik ga ervan uit, mevrouw de minister, dat de slimme kilometerheffing voor onze ingezetenen, en daarmee bedoel ik onze transporteurs, een fiscaal neutrale operatie zal zijn. Als dat niet het geval is, dan vindt u in mijn fractie – en ik meen ook bij andere fracties hier – voor wat dit betreft, geen voorstander van dat systeem.

Twee, ik heb hier gehoord, en dat is nieuw, dat u openstaat voor de denksporen die Wallonië u inzake een bijkomende belasting van het personenverkeer zal aanreiken. (*Opmerkingen van minister Kathleen Van Brempt*)

Jawel, u wilt dat welwillend onderzoeken. Ik geef u mijn interpretatie, u kunt die straks nuanceren. Het papieren vignet is opgegeven. Dat lijkt me in onze moderne samenleving niet ongewoon, maar in een elektronische vorm zou het wel ingevoerd kunnen worden. Ook daar ga ik ervan uit, mevrouw de minister, dat uw regering de fiscale neutraliteit als uitgangspunt zal nemen. Voor mijn part mag u alle denksporen die Wallonië aanreikt, onderzoeken, maar als onze ingezetenen bijkomend moeten betalen voor Waalse ideetjes, dan bent u, voor wat ons betreft, een medestander kwijt. Ik herhaal, u mag bijkomende of nieuwe belastingvormen uitvinden waarbij u mensen die op een milieuvriendelijke manier transporteren, beloont, maar u mag nooit bestraffen, want dan bent u een medestander kwijt.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. De nuancering die u in het begin van uw antwoord maakte, is belangrijk. De Waalse regering heeft inderdaad voorgesteld om te bekijken of een gelijktijdige invoering van een wegenvignet voor het personenvervoer opportuun is. Ik ben met andere woorden heel blij dat ze het niet als een voorwaarde naar voren hebben geschoven, dat de koppeling van de invoering van een wegenvignet en de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens, niet absoluut is. Ik hoop dat we daardoor vlijtig en met bekwame spoed kunnen verder werken aan de invoering van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Mevrouw de minister, ook ik dank u uiteraard voor uw antwoord, maar ik benadruk nogmaals, ook namens mijn fractie, hoe belangrijk het is om budgetneutraal te werken. Op een of andere manier zal men toch moeten werken aan een neutraliteit in het geheel van de lasten die de mensen moeten dragen, of het nu gaat over een kilometerheffing voor vrachtwagens voor de eigen ingeschreven vrachtwagens, of over een soort van kilometerheffing of een vignet voor de Vlaming in het kader van het personenvervoer. Die bedenking hebben we in het begin gemaakt en uiteraard blijven we die handhaven. Ik kijk uit naar de plannen die gemaakt zullen worden en naar de manier waarop men dit zal proberen te counteren of in orde zal brengen.

**De heer Jan Peumans:** Collega's, we zullen dit debat hier nog meerdere keren voeren. U moet me het volgende niet kwalijk nemen, maar als wie de naïviteit heeft om te denken dat de invoering van de slimme kilometerheffing budgettair neutraal zal zijn voor de vrachtwagensector, maakt zichzelf iets wijs. Ik verwijs u ter zake naar de evaluatie die in Duitsland gemaakt werd. Het blijkt uit de meeropbrengst, niet alleen door het transitverkeer, maar ook door het eigen binnenlands verkeer. Ik heb deze stelling altijd verdedigd. Het zal juist hetzelfde zijn voor de auto. Het eurovignet wil men afschaffen, dat is duidelijk en lijkt me nogal logisch, maar degene die denkt dat we dit budgettair neutraal kunnen invoeren voor de eigen inwoners, is fout. Van Europa mag niet worden gecompenseerd voor de eigen inwoners. We hebben al ellende genoeg gehad met het wegenvignet.

**De voorzitter:** De heer Daems heeft het woord.

**De heer Rudi Daems:** Mijnheer de voorzitter, ik wil me aansluiten bij de heer Peumans. Het is inderdaad niet haalbaar om te stellen dat alles budgettair en fiscaal neutraal moet zijn. Wie dat standpunt constant inneemt, maakt zichzelf en ons iets wijs. Het is net de bedoeling om sturend te zijn, zo niet is het een domme en geen slimme kilometerheffing en gaat u gewoon door zoals we bezig zijn.

**De voorzitter:** Mevrouw De Ridder heeft het woord.

**Mevrouw Annick De Ridder:** Het is uiteraard niet mogelijk om het voor iedereen budgetneutraal te houden, dat heb ik al gezegd, maar de totale last die door een groep zal worden gedragen, of dat nu de Vlaamse autorijders zijn of de Vlaamse vrachtwagenchauffeurs of -bedrijven, zal neutraal moeten zijn. Dat was ook de voorwaarde in het regeerakkoord toen er nog sprake was van een wegenvignet. Ook toen hebben wij gezegd dat die neutraal moest zijn en niet mocht betekenen dat er een belastingverhoging kwam.

Mevrouw de minister, u deelt mijn bekommernis ten dele als u stelt dat er voor bepaalde groepen sociaal zwakkeren een compensatie moet zijn omdat er anders discriminatoir wordt gewerkt. Men zal moeten nakijken aan welke groepen men compensaties geeft, maar men zal er ook voor moeten zorgen dat het totaal van de heffingen geen lastenverhoging betekent. Ik reken erop dat u samen met uw collega's in de Vlaamse Regering een oefening zult maken die evenwichtig is en waarbij u ook rekening houdt met de belangrijke bedenking van een van uw coalitiepartners, namelijk Open Vld: wij willen deze maatregel niet gepaard zien gaan met een lastenverhoging.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, het is belangrijk dat we een correct onderscheid maken tussen alles wat met personenwagens te maken heeft. Daarover werden afspraken gemaakt in het regeerakkoord, ook al golden die voor het wegenvignet dat, wat ons betreft, tot het verleden behoort.

Wat het wegenvignet betreft, heb ik gewoon gezegd dat we op een gegeven moment aan de Waalse collega's moeten zeggen dat we open van geest zijn en dat, indien ze voorstellen doen die toch interessant zijn, we ze zullen bekijken. Is dat hetzelfde vignet dat we een tijdje geleden aan de kant hebben geschoven en waarover we vandaag geen indicaties hebben dat het voor Europa nu wel zou kunnen, dan doen we daar uiteraard niet aan mee. Maar waarom zouden we over de Waalse collega's zeggen: "No pasarán", als we nog niet weten wat ze zullen voorstellen.

Vandaag hebben we een akkoord over de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dat is bijzonder belangrijk.

Dan is er hele discussie over de fiscale neutraliteit of de budgettaire neutraliteit. Ik hoop dat dit niet budgetneutraal is, want een van de doelstellingen is sowieso, los van het slimme mobiliteitssturende effect, dat we door het gebruik van een nieuwe technologie beter kunnen controleren en handhaven, en dat we meer opbrengsten hebben door beter te controleren en te

handhaven. Een van de problemen met het eurovignet is immers dat heel wat mensen het niet betalen.

Er werd binnen de regering niet afgesproken dat het budgettair of fiscaal neutraal moet zijn. In de regering werd afgesproken dat het de competitiviteit niet mag verstoren, maar dat is natuurlijk iets helemaal anders. En dat realiseren we het best door een invoering op het niveau van de Benelux natuurlijk, want dan creëren we een 'level playing field'. In Duitsland bestaat het al, in Frankrijk is men van plan om ermee te beginnen. Daardoor ontstaat een 'level playing field' waarbij de lat gelijk ligt voor de verschillende transportsectoren in de verschillende landen. Dat is het allerbelangrijkste, en dan zal het gewoon afhangen van de keuzes die we maken over de hoogte van de heffing versus de slimheid ervan: hoe slim zal ze zijn in de spits, bij het gebruik van verschillende wegen en zo meer? Dat zijn discussies voor de toekomst, we zullen daar zeker nog op terugkomen.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

**Vraag om uitleg van de heer Joris Vandenbroucke tot de heer Geert Bourgeois, Vlaams minister van Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media en Toerisme, tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het actieplan Milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid**

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, anderhalf jaar geleden heeft de Vlaamse Regering een actieplan 'Milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid 2007-2011' goedgekeurd. Er werd een persbericht verspreid, ondertekend door drie ministers, de ministers bevoegd voor Bestuurszaken, Milieu en Mobiliteit. Als er goed nieuws is, zijn de ministers er als de kippen bij om samen persberichten te ondertekenen.

In dat persbericht klopt de overheid zich op de borst en wijst ze op haar voorbeeldfunctie. Ze wil de eerste vlootbeheerder zijn die de ecoscore structureel opneemt in haar aankoopbeleid. De Vlaamse overheid heeft ook heel veel wagens, namelijk 2700 wagens. Het is belangrijk dat die vloot de meest milieuvriendelijke samenstelling heeft. Er werden enkele concrete doelstellingen vooropgesteld met betrekking tot de ecoscore. 60 procent van de voertuigen moet een ecoscore hebben hoger dan 62, een jaar later moet dat 70 procent zijn enzovoort.

Op het autosalon van dit jaar werd veel aandacht besteed aan klimaat en gezondheid, de evolutie van onze

mobiliteit en de nood aan een duurzamer wagenpark. Daarop werden er een aantal resoluties ingediend met de vraag om te zoeken naar instrumenten om het wagenpark in Vlaanderen te verduurzamen. Natuurlijk moet de overheid daar zelf ook werk van maken omwille van haar voorbeeldfunctie. Er is ons toen gevraagd om te wachten met de bespreking tot na een evaluatie. We hebben vier maanden gewacht vooraleer we een stand van zaken kregen en een eenvoudig actieplan, gespreid over vier jaar.

In deze commissie vragen we om elk groot plan te evalueren volgens de SMART-principes zodat we op elk ogenblik weten wat de stand van zaken is en welke maatregelen er nog moeten worden genomen. Voor dit plan was dit blijkbaar niet mogelijk. Dat liet natuurlijk vrezen voor de kwaliteit van het plan en de opvolging ervan.

En inderdaad, medio 2008 lezen wij in de evaluatienota van de minister-president, die aan de commissie voor Mobiliteit ter beschikking werd gesteld, dat men geen duidelijk beeld heeft van de samenstelling van de vloot van de Vlaamse overheid en dat het opleggen van streefcijfers, die anderhalf jaar eerder fier werden gecommuniceerd, dus weinig zinvol is. We lezen ook dat het actieplan slechts van toepassing is op 57 procent van het wagenpark van de Vlaamse overheid. We stellen ook vast dat aan heel wat acties die getimed waren voor 2007, tot op heden geen uitvoering werd gegeven. Het lijkt erop dat het actieplan de facto ondergraven is en een nieuw actieplan met nieuwe doelstellingen noodzakelijk is, om de ambities zoals gecommuniceerd op 27 januari 2007, alsnog waar te maken. Er gaapt een kloof tussen de aangekondigde maatregelen en de werkelijkheid. Dat is zeer jammer.

Intussen is de fiscale aftrekbaarheid van bedrijfswagens al gekoppeld aan de CO<sub>2</sub>-uitstoot. De overheid met haar voorbeeldfunctie is ter plaatse blijven trappelen.

Hoe verklaart u de huidige stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van het actieplan 'Milieuzorg in het voertuigenpark van de Vlaamse overheid'? Welke concrete doelstellingen wil men deze legislatuur nog halen en welke maatregelen zult u daartoe nemen? Woensdag wordt de resolutie gestemd waarin de meerderheid vraagt om het wagenpark van de Vlaamse overheid versneld te verduurzamen op basis van de ecoscore en met geactualiseerde doelstellingen. Overweegt men de opmaak van een nieuw actieplan?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Geachte collega's, ik geef het antwoord in de plaats van minister Bourgeois.

Het halen van de streefcijfers is een verantwoordelijkheid van elke Vlaamse minister en elke Lijnmanager.

Iedereen moet ervoor zorgen dat deze streefcijfers worden gehaald bij de aankoop of de huur van nieuwe wagens voor zijn of haar diensten.

Het engagement waarnaar u verwijst, slaat wel enkel op te behalen streefcijfers bij de aankoop of de huur van nieuwe wagens. Daarenboven is het zo dat het actieplan niet handelt over alle voertuigen van de Vlaamse overheid, maar enkel over de dienstwagens, personenwagens dus. Dit ter precisering.

Er is momenteel geen centrale databank waarin de voortgang wordt opgevolgd en waaraan alle diensten systematisch rapporteren. De huidige rondzendbrief inzake verwerving van dienstvoertuigen bij de Vlaamse overheid, die dateert van 2005, wordt momenteel herwerkt. Er is daartoe al heel wat overleg geweest tussen de diensten van minister Bourgeois, het departement Leefmilieu en de Vlaamse Instelling voor Technologisch Onderzoek (VITO). Zij melden mij dat de invoering van de ecoscore in de snel evoluerende markt op zichzelf niet evident is, maar bovendien moet erop toegezien worden dat bij de verwerving van dienstwagens de wetgeving op de overheidsopdrachten kan worden toegepast. Het heeft immers niet veel zin een normatieve ecoscore zo te bepalen dat er maar één merk en model van wagen aan de norm beantwoordt. In een dergelijke situatie kan de wettelijk voorgeschreven vergelijking van verschillende aanbieders immers niet spelen.

Persoonlijk ben ik er echter van overtuigd ben dat dit gevaar enkel in de absolute topzone van de markt bestaat, namelijk boven de ecoscore 75. Behalve elektrische – en vaak zeer kleine – wagens en enkele types op aardgas en LPG, haalt immers enkel de Toyota Prius die score. De bepaling van de ecoscores per klasse van dienstwagens is geen eenvoudige zoektocht naar een optimale ecoscore die tegelijk technisch realiseerbaar is, maar de werkzaamheden hiervoor zitten in een eindfase.

Het is dus de bedoeling van minister Bourgeois om op korte termijn aan de Vlaamse Regering een nieuwe rondzendbrief voor te leggen die verder gaat dan het engagement uit het actieplan, zowel op het vlak van opvolging als mogelijk ook voor wat betreft de te behalen cijfers. Ik kan u overigens meedelen namens minister Bourgeois dat de raamcontracten voor dienstwagens die onlangs werden afgesloten of in onderzoek zijn, nu reeds beantwoorden aan de normen van het actieplan.

Wat de rapportering over alle voertuigen betreft, dus ook over de dienstvoertuigen die reeds jaren geleden werden aangekocht of gehuurd, zijn het departement Bestuurszaken, het Agentschap voor Facilitair Management en het Agentschap voor Overheidspersoneel, gestart met het uitwerken van een nieuwe beheerstoepassing ‘duurzaam en ethisch aankoopbeheer en interne milieuzorg’ voor de dienstvoertuigen van de Vlaamse overheid.

Voor de dienstwagens onder het beheer van het Agentschap voor Facilitair Management is dit overzicht reeds beschikbaar, maar deze gegevens moeten worden aangevuld met de gegevens van de dienstwagens van de andere beleidsdomeinen. De rapportering op basis van deze informaticatool zal ook worden opgelegd in voormelde rondzendbrief.

Het is dus de bedoeling om op basis van de gegevens van deze databank de verschillende normen betreffende gebruik, kosten, milieu, fiscaliteit enzovoort, op een kwaliteitsvolle manier te kunnen opvolgen en te rapporteren.

**De voorzitter:** De heer Vandenbroucke heeft het woord.

**De heer Joris Vandenbroucke:** Uiteraard gaat het over de aankoop van nieuwe wagens. Maar als men wil bereiken dat het wagenpark verduurzaamt door een koppeling te maken tussen de ecoscore en de aankoop van nieuwe wagens, dan moet men weten wat de ecoscore is van de oude wagens. Dat doet men duidelijk niet.

Er is geen centrale databank. Minister Bourgeois heeft een actieplan gemaakt maar heeft niet in tools voorzien om dat actieplan op een fatsoenlijke manier op te volgen. U weet hoe belangrijk de leden van deze commissie dat vinden.

Dat het niet evident is om de ecoscore te koppelen aan de aankoop van een nieuwe wagen omwille van de markt, dat neem ik met een korreltje zout. Als ik op de website van de Vlaamse Regering, [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be), de ecoscore 70 intik – 70 wordt beschouwd als zeer milieuvriendelijk –, dan kom ik aan meer dan 700 verschillende motorisaties en modellen. Er zijn tal van merken die tal van modellen met tal van motorisaties aanbieden, met een hoge ecoscore.

Ik hoop dat het antwoord gauw bewaarheid wordt en we zullen minister Bourgeois op zijn verantwoordelijkheid blijven aanspreken.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de aanpak van het sluipverkeer en de stand van zaken van het pilootproject terzake in de zuidostrand van Antwerpen**

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Mijnheer de voorzitter, in 2006 heeft de minister zelf aangegeven dat het sluijverkeer in verschillende gebieden in Vlaanderen een probleem vormt. Om een beter zicht op deze problematiek te krijgen, is naar aanleiding van de grote congestieproblemen in de zuidoosttrand van Antwerpen een studie uitgevoerd. Die studie is inmiddels een pilootproject geworden. Het is de bedoeling uit de studie te leren en om conclusies over de aanpak van sluijverkeer voor heel Vlaanderen te trekken. Dit heeft de minister een half jaar geleden in haar antwoord op mijn vraag om uitleg zelf verklaard.

Het voorstel van eindrapport is reeds een tijd geleden afgewerkt en met de burgemeesters van de zuidoosttrand van Antwerpen en hun mobiliteitsambtenaren besproken. Ze hebben hierbij een aantal belangrijke opmerkingen gemaakt. Het is evenwel niet duidelijk wanneer het eindrapport ter beschikking zal worden gesteld.

Ik heb uit de gemeenten in de zuidoosttrand van Antwerpen signalen opgevangen. Blijkbaar wordt met betrekking tot dit project weinig vooruitgang geboekt. Het lijkt wel of we ter plaatse blijven trappelen. Na de talrijke vergaderingen die hierover zijn gehouden, is nog steeds geen enkele concrete maatregel voorgesteld.

In haar antwoord op een vorige vraag om uitleg heeft de minister geconcludeerd dat bijkomend openbaar vervoer noodzakelijk is. Ik wil hier benadrukken dat infrastructurale maatregelen ook noodzakelijk zijn. Dit blijkt uit de reactie van een aantal burgemeesters op de situatie op de R11. Indien de startbaan van Deurne zou worden verlengd, is het volgens hen noodzakelijk een aantal kruispunten opnieuw in te richten.

Zelfs de groene burgemeester van Mortsel heeft zich laten ontvallen dat ze zich niet langer tegen een verbindingsweg tussen Mortsel en Boechout kant. Op die manier kan de dorpskern van Borsbeek worden ontlast. Eenmaal de problemen zo groot zijn dat enkel infrastructuurwerken nog een oplossing voor de verkeerscongestie kunnen bieden, laten zelfs groene burgemeesters hun oude principes varen.

Ik vind het jammer voor de regio dat de nood aan bijkomende infrastructuur nu zo groot is. Dit is aan een ondoordacht beleid met betrekking tot de verkeersafwikkeling op de N1 te wijten. Ik denk dat het voorbeeld van Mortsel ondertussen tot in West-Vlaanderen en Limburg gekend is. De wegcapaciteit is ten gunste van het openbaar vervoer gehalveerd. Het gaat hier om een belangrijke as voor de hele regio. Een terugkeer naar het oude tracé is haast onmogelijk.

Ik vraag me steeds weer af of de vraag naar bijkomende infrastructuurmaatregelen ernstig is genomen. Naar aanleiding van de uitbreiding van de luchthaven van Antwerpen en van de komst van een aantal industrieterreinen

met betrekking tot de R11 een aantal infrastructurale maatregelen worden gepland. Indien op hun grondgebied geen maatregelen worden genomen, zullen de andere gemeenten in de regio zich stiefmoederlijk behandeld voelen.

Een nieuw element van de studieopdracht is de betrokkenheid van de provincie. Dit verbaast me enigszins. Uiteindelijk zal de provincie na verloop van tijd immers over geen enkele provincieweg meer beschikken. Het is me niet duidelijk wat de taak van de provincie met betrekking tot deze studieopdracht zal zijn.

Bij ons leeft in elk geval het gevoel dat het pilootproject erg stroef verloopt. We wachten op concrete voorstellen om de problematiek van het sluijverkeer en vooral de verkeerscongestie in de zuidoosttrand van Antwerpen daadwerkelijk aan te pakken. Aangezien we vooruitgang willen boeken, hoop ik dat het antwoord van de minister me kan bevredigen.

Mevrouw de minister, welke stappen moet de studie nog doorlopen voor een definitief eindrapport kan worden opgesteld? Kunt u me medelen of met betrekking tot het openbaar vervoer of de infrastructuur al voorstellen zijn ingediend? Op welke wijze heeft minister Crevits een aandeel in dit studieproject? Ze is erbij betrokken. Dit geldt vooral voor de herinrichting van de kruispunten op de R11. Die herinrichting houdt verband met de nieuwe plannen voor de luchthaven van Deurne. Heeft ze in middelen voorzien om in functie van het toekomstige eindrapport ook elders in de zuidoosttrand van Antwerpen infrastructurale maatregelen te treffen? Zijn de infrastructurale veranderingen aan de R11, die in het kader van de uitbreiding van de luchthaven zijn gepland, reeds in de studie opgenomen? Dit is een nieuw element. Wat is de taak van het provinciebestuur? Is inmiddels berekend wat de impact van de uitbreiding van de luchthaven op de verkeersproblematiek in de regio zal zijn? Het Vlaams Belang is absoluut voorstander van de uitbreiding van de luchthaven. Die cijfers moeten echter in het eindrapport worden opgenomen. Zal de uitbreiding van de luchthaven van Deurne nieuwe kansen op infrastructurale maatregelen teweegbrengen of zal het louter bij een uitbreiding van het openbaar vervoer blijven? De burgemeester van Mortsel ziet het plots zitten een nieuwe verbindingsweg tussen de R1 en Boechout aan te leggen. Dit moet de dorpskern van Borsbeek ontlasten.

Wanneer wordt het eindrapport nu verwacht? Op welke manier zullen de gemeenten nog kunnen participeren aan het opstellen van het eindrapport? Het pilootproject is nog niet afgerond. Aangezien deze problematiek in heel Vlaanderen leeft, vraag ik me af of inmiddels al gelijkaardige studieopdrachten zijn toegekend om de sluikproblematiek in andere regio's aan te pakken.

– *De heer Frans Peeters, ondervoorzitter, treedt als voorzitter op.*

**De voorzitter:** De heer van den Abeelen heeft het woord.

**De heer Marc van den Abeelen:** Als betrokken burgemeester sluit ik me graag bij deze vraag om uitleg aan. Deze ochtend heb ik in De Morgen een column van de burgemeester van Mortsel gelezen. Ik onderhoud met haar een vriendschappelijke, maar geen ideologische band. De column heeft me in elk geval een beetje verbaasd. Ze verdedigt nu een verbindingsweg. Ze wordt daar allicht in gesteund door de burgemeester van Borsbeek, zelf een koele minnaar van de uitbreiding van de luchthaven.

Nu nemen verschillende gemeenten elk op zich een aantal maatregelen om het sluipverkeer in te dijken. Als ik me niet vergis, heeft de gemeenteraad of het college van burgemeester en schepenen van Kontich een paar weken geleden een motie betreffende bepaalde verkeersremmende maatregelen goedgekeurd. Wij zouden samen met het gemeentebestuur van Reet willen beslissen om in de Pierstraat geen verkeer zwaarder dan 3,5 ton meer toe te laten. In Hove wil men het dorpscentrum zodanig verknippen dat de situatie op die in Mortsel zal lijken. In een straat zal het amper nog mogelijk zijn te voet te gaan.

We zitten met de gemeentelijke autonomie. Aangezien er geen algemeen plan komt, neemt ieder voor zich een aantal maatregelen om het sluipverkeer in te dijken. Volgens mij is de uitgevoerde studie niet zo slecht. De burgemeester van Mortsel vindt de studie niet goed. De burgemeester van Mortsel vindt elke studie die niet zegt wat zij denkt per definitie geen goede studie. Er zijn van die politici die vinden dat een idee dat hun idee niet is geen goed idee kan zijn. De burgemeester van Mortsel heeft in haar column geschreven dat de gemeentelijke autonomie voortschrijdt en dat de Vlaamse Regering uiteindelijk een globale oplossing zal vinden. De gemeentelijke autonomie en de mogelijkheden van het gewest en de gemeenschap staan haaks op elkaar.

We hebben allemaal duidelijke mobiliteitsplannen opgesteld. Er is er eentje voor Kontich en er is er eentje voor de Rupelstreek. Nu komt daar de door de minister bestelde studie bij. Uiteindelijk komen er geen maatregelen. Nu komt er ook een luchthaven bij, met alles erop en eraan. Het gaat dan om 10.000 tot 12.000 vierkante meter aan kantoorruimte.

Mijn collega's en ikzelf, met uitzondering van burgemeester Pira, vinden allemaal dat er slechts één oplossing is. Die oplossing is de ondertunneling van de Mechelsesteenweg en de Krijgsbaan om het verkeer naar de E19 af te leiden. Schijnbaar vereist dit een deklassificering van een bepaalde weg, wat dan weer onder de gemeentelijke autonomie valt. *(Opmerkingen)*

Misschien hoeft dat niet meer. De vraag is wat de minister wil doen. Onlangs hebben een aantal burgemeesters,

waaronder ikzelf, het kabinet van de minister bezocht. We zullen de minister opnieuw verzoeken ons vriendelijk met koffiekoeken te ontvangen. Het kan 's ochtends – op voorwaarde dat we er geraken.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik wil eerst de vragen beantwoorden en daarna nog enkele algemene politieke beschouwingen maken.

Eerst en vooral de vragen van mevrouw Van den Eynde. Ik wil een onderscheid maken tussen de studie en wat we ermee doen. De studie zelf is afgerond in oktober 2007. Het eindrapport is sinds de laatste stuurgroep beschikbaar voor alle betrokken partners en sinds november 2007 beschikbaar voor alle betrokkenen via de website [www.mobielvlaanderen.be](http://www.mobielvlaanderen.be). Zoals u weet is dat een studie die op basis van bestaande studies een analyse maakt van de situatie en een aantal voorstellen formuleert die nu hetzij verder getrancheerd moeten worden omdat er nog geen politieke consensus over bestaat, hetzij in planning moeten gaan.

Eerst wat mijn eigen bevoegdheid betreft als het gaat over uitvoering. Er zijn een aantal voorstellen ingediend op het gebied van openbaar vervoer. In het kader van het netmanagement werd een belangrijk project van tangentiële busverbindingen voorgesteld, om opgenomen te worden bij de prioritaire projecten. We zijn dat volop aan het onderzoeken. We moeten bekijken hoe dat nog deze legislatuur kan worden ingevuld.

Infrastructureel werden dossiers ingediend in het kader van module 13. Er werden ook fietsfondsdossiers ingediend. Deze dossiers zijn volop lopende. Anderzijds lopen ook nog een aantal projecten in het kader van de aanpak van de gevaarlijke punten in Vlaanderen en natuurlijk zijn er de masterplanprojecten. Ik verwijs naar de tramverlenging in Mortsel, die nu toch in Brabo 2 is opgenomen en vooruitgang kent. Ook de tramverlenging over de Dascottelei in Deurne tot Silsburg is in volle vooruitgang. Voor alle andere mogelijke infrastructuurwerken is er bijkomend studiewerk nodig en is er ook nood aan een politieke consensus.

Vertegenwoordigers van minister Crevits en haar administratie Wegen en Verkeer maken deel uit van de verschillende overlegstructuren die zowel tijdens de studie als voor het vervoltraject opgericht werden. De studie 'Sluipverkeer Zuidostrand Antwerpen' werd inmiddels omgevormd tot een overlegplatform – waarnaar ik daarnet nog verwees – dat verantwoordelijk is voor de implementatie van de acties uit de eerste studie 'Mobiliteitsoverleg Zuidostrand Antwerpen'.

Mijnheer de commissievoorzitter, u legt wat dat betreft de vinger op de wonde: dit is ook voor mij een probleem. Het is niet mijn bevoegdheid maar van de

lokale besturen. We krijgen het niet opgelost, tenzij je het op een iets hoger niveau tilt. Dat is wat dit pilootproject tracht te doen. Ik weet niet of het succesvol zal zijn. Ik heb altijd gezegd dat het succes zal afhangen van de mate waarin de individuele burgemeesters hun eigen belangen kunnen overstijgen en in een volledig project stappen, en dan vind ik wel dat de Vlaamse Regering moet volgen. Ik zal dat zeer sterk bepleiten binnen de Vlaamse Regering. Ik heb wat dat betreft geen tegenindicatie dat dit niet zou lukken.

Dan is de taak van het provinciebestuur belangrijk, vind ik. Dat is ook de optie die we nemen in het ontwerp van Mobiliteitsdecreet. Ik hoop dan ook dat dit ontwerp van decreet door het Vlaams Parlement zal worden gesteund. Het heeft niets te maken met het feit of het provinciebestuur eigen wegen bezit of niet. Het heeft te maken met het soort coördinerende taak die het provinciebestuur in de toekomst kan opnemen.

Het is een pilootproject, en hier neemt de Provincie Antwerpen de rol op die we in dit soort discussies voorzien voor de provincies. Het provinciebestuur van Antwerpen heeft zich ertoe geëngageerd het overlegplatform te trekken. Dat is een democratisch verkozen bestuur. Het lijkt me dan ook ideaal dat zij dit soort platform trekken en samen met de burgemeesters op zoek gaan naar die bovenlokale consensus.

De studie 'Sluipverkeer' had op zich niet tot doel om punctuele ingrepen te beschrijven en te bestuderen. De maatregelen op de R11 waren echter al gekend uit een eerdere studie, 'Streefbeeld R11'. Deze zijn bij de studie over de mobiliteitseffecten opnieuw getoetst aan de mogelijke nieuwe situatie met betrekking tot de bedrijventerreinen.

Er is de studie 'Onderzoek mobiliteitsmaatregelen voor een duurzame ontsluiting van het bedrijventerrein naast de luchthaven van Antwerpen'. De Vlaamse Regering heeft dan ook beslist aanpassingen uit te voeren aan de kruispunten R11 met de De Robianostraat en de Herentalsebaan, naast de omlegging van de R11 en een nieuw kruispunt om het bedrijventerrein te ontsluiten. Wat het openbaar vervoer betreft, zal extra dienstverlening afhankelijk zijn van welke ontwikkelingen er zullen komen, van wanneer en of dit voldoende vervoerspotentieel zal opleveren.

Naar aanleiding van de discussies over de zuidostrand en de inplanting van het bedrijventerrein aan de luchthaven ben ik het eens om meer te doen dan die twee kruispunten. We moeten wel een oplossing vinden die haalbaar en betaalbaar is. Ik denk ook dat de burgemeester van Mortsel het daarmee eens is.

Het eindrapport is opgeleverd. Vandaag bevinden we ons in een nieuwe fase. De betrokken gemeentebesturen

werden voor alle vergaderingen uitgenodigd. Ze hebben steeds opmerkingen kunnen formuleren, en daarmee zo veel mogelijk rekening gehouden. Voor het vervolgtraject van de 'sluipverkeerstudie' wordt op een gelijkaardige manier gewerkt: we beogen maximale samenwerking en een zo breed mogelijke consensus. Het kan moeilijk ontkend worden dat niet alle besturen over alle maatregelen even enthousiast zijn. In de lange aanloop naar de studie 'sluipverkeer' werden met de verschillende overheden verschillende vergaderingen gehouden. De gemeenten vroegen toen uitdrukkelijk dat een hoger bestuur in een aantal gemeenteoverschrijdende kwesties zou kunnen arbitrerende of bemiddelen.

Vandaag neemt de provincie die rol op zich. Dit is een pilootproject dat in de toekomst in heel Vlaanderen kan worden ingevoerd om bovenlokale problemen op te lossen. In elk geval lijkt het me niet mogelijk dat in al die gevallen de minister zal arbitrerende; volgens mij komt dat aan de provincies toe. Ik volg dit project wel van nabij op omdat het om een pilootproject gaat. Het komt wel de Vlaamse Regering toe om projecten waarover een draagvlak en een consensus in een regio bestaan ook uit te voeren. In de mate dat ik het kan nagaan, is er grote interesse vanuit een aantal regio's in de provincies West- en Oost-Vlaanderen, en ook nog in de provincie Antwerpen, om gelijkaardige studieopdrachten te geven. Maar dat is voornamelijk niet gebeurd.

**De voorzitter:** Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** De conclusie van de burgemeester van Aartselaar is heel juist: elke gemeente neemt ondertussen zelf maatregelen om de verkeersproblemen op te lossen omdat het Vlaamse Gewest op dit moment niets onderneemt. Het blijft allemaal bij studiewerk.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Dat is niet waar.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Het is allemaal ook zo ver kunnen komen omdat het gewest het openbaar vervoer voorrang geeft op belangrijke gewestwegen.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Dat is het gevolg van beleidskeuzes.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Belangrijke gewestwegen worden gehalveerd. Maar wat doet u met het wegverkeer? U neemt de helft van de wegen weg, maar het is niet zo dat de helft van de weggebruikers overstappen naar het openbaar vervoer. We stellen in Mortsel en omstreken de gevolgen vast. Het beleid veroorzaakt die problemen. Het beleid zorgt ervoor dat de autobestuurders zich een weg banen door de woonwijken en wegen nemen die daar eigenlijk niet voor

geschikt zijn. U zegt dat u maatregelen neemt, maar ondertussen hebt u veel verknoeid. Ik stel bijvoorbeeld vast dat u in de Bussestraat in Rumst een aparte busstrook wilt. Op de Prins Boudewijnlaan in Edegem, dat toch een belangrijke verkeersas naar Antwerpen is, wilt u ook een aparte busstrook, hoewel er niet veel bussen zullen rijden.

**Minister Kathleen Van Brempt:** We zullen daar dan meer bussen moeten inleggen.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Precies dat moet u niet doen! U kunt niet bewerkstelligen dat autobestuurders allemaal overstappen naar het openbaar vervoer. Er zullen altijd mensen zijn die met de wagen naar het werk rijden.

**Minister Kathleen Van Brempt:** We moeten de mensen belonen die het openbaar vervoer nemen.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Onze visie verschilt helemaal. We stellen wel vast wat de gevolgen zijn van uw visie en uw beleid: de hele regio staat stil.

Vorige week is het Pegasusplan van De Lijn besproken. U zorgt voor de voortschrijdende vertraming van de regio, zonder dat er ook maar één kilometer extra openbaar vervoer komt. Elke bus wordt vervangen door een tram. Dat zorgt voor nieuwe problemen, want straten waar een tram door loopt, worden afgesloten. Dat zorgt voor de verplaatsing van het wegverkeer, wat voor nieuwe problemen zorgt. Zo blijft u problemen creëren. En u zult opdraaien voor de aanleg van nieuwe verbindingswegen, en dat zal betekenen dat u tegen uw eigen beleid moet ingaan en nieuwe groene ruimte zult moeten in beslag nemen. Want u geeft het openbaar vervoer in vaste trambeddingen voorrang.

Ik kan mij ten slotte niet verzoenen met die taak van het provinciebestuur. Ik neem aan dat u het provinciebestuur een coördinerende taak wilt geven, maar ik vind dat u uw verantwoordelijkheid daarmee afschuift. U hebt dat pilootproject opgestart, en dus moet u het blijven onderzoeken en blijven leiden. Nu schuift u de hete aardappel door naar de provincie. Nu de beslissingen moeten worden genomen en er oplossingen moeten komen, mag de provincie het doen. Ik vind dat een te gemakkelijke oplossing. U moet zelf de verantwoordelijkheid nemen voor de maatregelen die u hebt genomen.

**De heer Marc van den Abeelen:** Mevrouw Van den Eynde, ik ben het voor een deel met u eens, maar wat dat laatste punt betreft, is het mijn ervaring als burgemeester dat je een draagvlak moet vinden, en dat de burgemeesters in dit dossier niet allemaal op dezelfde lijn zitten. Er moet dus iemand gaan faciliteren om daar een consensus in te vinden. En dan vind ik het niveau van de provincie absoluut niet slecht, omdat die mensen

minder politiek geprofileerd zijn en omdat zij vaak op een zeer objectieve manier werken.

Mevrouw de minister, ik zou er wel willen op aandringen dat ze dat spoedig doen. Want hoe langer u wacht, hoe meer individuele maatregelen er zullen komen, gemeente per gemeente. Dat is soms wel het nadeel van de provincie. Ik heb zo nog een ander probleem, namelijk met de brandblusleidingen op de A12. De provincie faciliteert daarin, maar dat duurt allemaal zo lang. Als je er in een bedrijf zo lang over zou doen, zou je failliet zijn. Er vindt pas om de vier maanden een vergadering plaats. Ze moeten de koe bij de horens vatten.

De burgemeesters waar ik contact mee heb, denken allemaal min of meer in dezelfde richting en willen het snel laten vooruitgaan. Maar zet ons dan alstublieft samen rond de tafel, mevrouw de minister. Sommigen hebben nu immers de indruk dat men het op het provinciale niveau brengt om het wat op de lange baan te schuiven, en om zo één bepaald idee of concept voorrang te geven.

**Mevrouw Marleen Van den Eynde:** Ik ga daar volledig mee akkoord. Dat is precies ook mijn argwaan met betrekking tot het doorschuiven van taken naar de provincie. Ik begrijp de coördinerende taak, maar als er iets fout loopt, moet de minister haar verantwoordelijkheid nemen, en niet alles doorschuiven naar de provincie.

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Het heeft geen zin om in te gaan op alle argumenten tegen de trams. Dat is mijns inziens de enige weg voorwaarts, niet alleen voor Antwerpen, maar voor heel Vlaanderen. Als u de fijnstofdiscussie volgt, weet u ongetwijfeld hoe belangrijk dat is.

U kunt mij veel verwijten, mevrouw Van den Eynde, maar niet dat ik mijn verantwoordelijkheid in die regio niet heb opgenomen. Wat die studie over sluipverkeer betreft, had ik net zo goed kunnen zeggen dat het over lokale gewestwegen gaat en dus onder de lokale autonomie valt. En het is ook een kwestie van lokale autonomie, daar moet een minister in Brussel zich niet mee bezighouden. Maar ik heb dat dus niet gezegd. Ik heb gezegd dat ik de problemen mee wil helpen oplossen.

Maar u weet net zo goed als ik dat je dat, als het over infrastructuur en mobiliteit gaat, niet in één dag kunt oplossen en dat het soms lang duurt vooraleer je een maatschappelijk draagvlak hebt.

Maar ik ben hoopvol. Ik neem de suggestie van de heer van den Abeelen mee. We moeten inderdaad spoedig vooruitgang boeken, en dus moeten er een aantal zaken in gang worden gestoken. Bovendien heb ik, hoewel

velen het mij kwalijk hebben genomen, het dossier van de luchthaven van Deurne mee als hefboom gebruikt om een eerste aanzet te geven om een aantal infrastructuurprojecten nu op de agenda en op de investeringsprogramma's te zetten. Mij verwijten dat ik mijn verantwoordelijkheid ontloopt, is dus wel heel kort door de bocht.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Frans Peeters tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het parkeerbeleid**

**De heer Frans Peeters:** Mevrouw de voorzitter, collega's, ik stel deze vraag om uitleg omdat we al verschillende jaren wat in onzekerheid leven, met heel wat steden en gemeenten die een parkeerbeleid hebben ingevoerd. Het gaat vooral over het betalend parkeren langs de openbare weg of het openbare domein.

De parkeergelden hebben in de verschillende gemeenten niet altijd dezelfde juridische aard. De meeste gemeenten heffen parkeergelden bij wijze van retributie. In die gemeenten wordt het parkeergeld derhalve een vergoeding voor een dienst die door het bestuur wordt gepresteerd in het individuele belang van de automobilist die het parkeergeld verschuldigd is, namelijk de tijdelijke terbeschikkingstelling van een individuele parkeerplaats. In andere gemeenten worden parkeergelden geheven als belasting of zelfs als administratieve geldboete.

Niet alleen inzake de rechtsvorm van de parkeergelden, maar ook wat betreft de bij de uitvoering van het gemeentelijk parkeerbeleid betrokken actoren, bestaan er aanzienlijke verschillen. Terwijl de meeste gemeenten de exploitatie van parkeergelegenheden in eigen beheer verrichten, hebben andere gemeenten hiervoor een autonoom gemeentebedrijf opgericht. Bovendien zijn in talrijke gemeenten private ondernemingen betrokken bij de uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid.

In sommige gemeenten werd de exploitatie van het betalend parkeren geheel of gedeeltelijk in concessie gegeven aan een concessionaris van openbare dienst. Die draagt – minstens gedeeltelijk – de risico's die verbonden zijn aan de exploitatie van de in concessie gegeven parkeergelegenheden en int de parkeergelden in eigen naam en voor eigen rekening. In ruil voor dit exploitatierecht betaalt de concessionaris een concessievergoeding aan de gemeente of het autonome gemeentebedrijf. Ook door middel van reguliere overheidsopdrachten worden bepaalde taken die verband houden met de uitvoering van het gemeentelijke parkeerbeleid, toevertrouwd aan private ondernemingen.

Zeer recent werden er enkele negatieve vonnissen uitgesproken, maar de laatste jaren hebben we ook al vastgesteld dat er de ene keer een positief vonnis wordt uitgesproken, de andere keer een negatief. Soms gebeurt dat ook in functie van het systeem dat wordt gehandhaafd, of soms zelfs in functie van de interpretatie van de rechter zelf.

Er is dus nogal wat onzekerheid. Ik denk, en met mij wellicht heel wat gemeenten, dat het noodzakelijk is dat er een algemeen juridisch kader wordt uitgewerkt om de betrokkenen bij het gemeentelijke parkeerbeleid enige rechtszekerheid te bieden.

Mevrouw de minister, ik beseft dat het niet alleen een Vlaamse bevoegdheid is. Er komt meer bij kijken. Dat maakt het probleem net complex, omdat er meerdere bestuursniveaus een oplossing moeten aanreiken. Maar dat zorgt er tegelijk voor dat we staan waar we vandaag staan. Wij hebben op zijn minst de indruk dat er weinig of niets gebeurt, ondanks de grote vraag van de steden en gemeenten.

Overweegt u om, binnen de grenzen van de bevoegdheden van het Vlaamse Gewest, te werken aan meer rechtszekerheid voor de gemeenten, de parkeerexploitanten en de parkeerders? Zo ja, hoe zult u dat gestalte geven? Overweegt u om een omvattend juridisch kader aan te bieden voor de heffing van parkeergelden bij wijze van retributie door de gemeenten? Zo ja, wat is uw visie hieromtrent? Een aantal zaken, zoals de vestigingsvoorwaarden voor private parkeerbedrijven en de wetgeving inzake gemeenschapswachten, zijn federaal. Is er al overleg geweest tussen het Vlaamse en het federale niveau om afstemming te verkrijgen inzake het gemeentelijk parkeerbeleid?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer Peeters, ik vrees dat ik u zal moeten teleurstellen. Het gaat hier immers niet om een Vlaamse bevoegdheid, maar om 100 percent federale materie, die tot de bevoegdheid van de federale staatssecretaris van Mobiliteit en zijn voorgedijminister behoort.

De kern van het probleem betreft gemeenten die gegevens uit de databank van de DIV doorspelen aan private concessiehouders met het oog op het dagvaarden van wanbetalers. Sommige vrederechters oordelen effectief dat hiermee de Privacywet wordt geschonden.

Een partijgenoot van u heeft hierover vorige week maandag in de federale Kamercommissie voor Infrastructuur een vraag gesteld aan de staatssecretaris. Die heeft daar uitgebreid en volledig op geantwoord. Hij heeft daarbij beloofd de nodige maatregelen te zullen nemen om er enerzijds voor te zorgen dat ook private

concessiehouders toegang tot de databank van de Dienst voor Inschrijving van Voertuigen zouden krijgen, maar anderzijds ook in de nodige garanties te voorzien opdat de privacywetgeving zou worden gerespecteerd. Er werden immers ook misbruiken gesignaleerd waarbij private parkeerfirma's in het bezit zouden zijn gesteld van private persoonsgegevens uit de databank van de DIV voor de controle op private parkeerterreinen van bijvoorbeeld warenhuizen.

Het is duidelijk dat toegang tot de gegevensdatabank van de DIV enkel kan met betrekking tot het parkeren op de openbare weg. Voor het overige kan ik hieraan toevoegen dat de gemeenten op basis van de federale wet van 22 februari 1965 de keuze hebben tussen een retributie of een belasting. In het Vademecum Duurzaam Parkeerbeleid dat we hebben uitgegeven en ontwikkeld, worden in deel 6 de verschillende mogelijkheden op vlak van organisatie, exploitatie en beheer van parkeren duidelijk omschreven. Het behoort echter tot de autonomie van de gemeenten om tussen de verschillende instrumenten te kiezen. Dat was destijds ook een uitdrukkelijke vraag van de VVSG.

Ik zou heel graag meer bevoegdheid hebben vanuit Vlaanderen om een parkeerbeleid te voeren. Ik denk dat dat erg nodig is in het kader van een mobiliteitsbeleid, maar helaas heb ik de instrumenten niet.

Het enige dat we deze legislatuur gedaan hebben, is een vademecum laten opstellen omtrent duurzaam parkeerbeleid, waar heel wat dingen in zitten om gemeenten te stimuleren rond een duurzaam parkeerbeleid, maar verder kunnen we jammer genoeg niet gaan.

**De heer Frans Peeters:** Mevrouw de minister, ik had dat antwoord, niet helemaal, maar toch min of meer verwacht.

Ik heb me ook een beetje gebaseerd op de gewestelijke bevoegdheid tot het vaststellen van de regels inzake de heffing van parkeerretributies. Die bevoegdheid ressorteert krachtens artikel 6, paragraaf 1, ten tiende, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen onder de bevoegdheid van de gewesten. Ik lees maar letterlijk wat hier staat.

Daardoor dacht ik dat ik een ingang had om die vraag hier te stellen, ook al weet ik dat er ook federaal een belangrijke bevoegdheid is. Dit dossier hangt al jaren als een zwaard van Damocles boven het hoofd van heel wat gemeenten. Als morgen een schorsing wordt uitgesproken door de rechter, heeft dat zware financiële gevolgen voor de gemeenten. Bovendien wordt het parkeerbeleid op dat ogenblik tot nul herleid.

Eigenlijk is het hier, dacht ik, een gedeelde verantwoordelijkheid. Uiteraard van de gemeenten, maar de

retributiereglementen op parkeergelden, waar men verwijst naar de bijzondere wet van 1980, valt onder de bevoegdheid van de gewesten. Daarnaast is er het antwoord op een vraag van mijn federale collega – waar ik jammer genoeg niet van op de hoogte was, maar men kan niet alles weten vandaag – dat de staatssecretaris heeft gegeven.

Ik vrees ervoor dat we inderdaad geen vooruitgang boeken. Ik deel uw mening dat we op dat vlak nog altijd te weinig instrumenten in handen hebben op het Vlaamse niveau. Ik betreur dat en stel eens te meer vast dat deze problematiek verzandt, met alle gevolgen van dien. Dat is niet goed voor het beleid, op geen enkel niveau.

Ik neem vrede met uw antwoord, maar ik vraag me af hoe ik de heffing van parkeerretributies, die volgens de bijzondere wet van 8 augustus 1980 onder de bevoegdheid van de gewesten valt, moet interpreteren. Ik ben geen jurist, maar ik geef het even mee. Ik moet daar ook geen antwoord op hebben. Mijn enige bezorgdheid is om hier een beetje vooruitgang te boeken en te zorgen dat er een juridische rechtszekerheid is om het parkeerbeleid vorm te geven, zonder dat er een bedreiging is, noch voor het Vlaamse Gewest, noch voor het federale niveau, noch voor de gemeenten en ook niet voor de parkeerbedrijven. Het mag geen juridisch kluwen worden.

Misschien moeten we nog wat opzoekwerk doen. Ik geef de bijzondere wet en de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest maar mee. Mevrouw de minister, als u wat opzoekwerk zou kunnen doen, ben ik daar al tevreden mee.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik zal dat doen, zeker wat betreft uw verwijzing naar de bijzondere wet. We zullen kijken of daar eventueel een hefboom zit.

Op het onmiddellijke probleem dat u hebt geschetst, gaat de staatssecretaris inspelen. Maar dat wil niet zeggen dat we het niet nog verder moeten bekijken.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

---

**Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het gebruik van vrije busbanen door autocars**

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, ik heb u hier een tijdje geleden nog eens een vraag over gesteld en de commissievoorzitter heeft deze vraag terecht

doorgelaten. We hebben ons ook nog eens geïnformeerd bij de Federatie van de Belgische autobus- en autocar-ondernemers en van reisorganisatoren (FBAA).

De federale staatssecretaris van Mobiliteit wil de gemeentelijke en gewestelijke wegbeheerders de mogelijkheid bieden om de vrije busbanen op gewone, secundaire wegen open te stellen voor alle autocars, taxi's, bromfietzers en fietsers. Hij heeft daarvoor een ontwerp van koninklijk besluit opgesteld. We baseren ons dan op de krant Het Laatste Nieuws van 2 juni 2008. We zijn uiteraard een deel zelf gaan opzoeken, want men moet zich niet alleen baseren op wat in de kranten staat. Niet dat ze fouten schrijven, maar als men zich alleen op krantenartikels baseert, is dat niet altijd goed.

Het KB regelt de uitvoering van een eerder gestemd wetsvoorstel, namelijk het wetsvoorstel tot wijziging van het koninklijk besluit van 1 december 1975 houdende algemeen reglement op de politie van het wegverkeer en van het gebruik van de openbare weg, teneinde de motorfietsen toe te staan gebruik te maken van de aan de bussen voorbehouden rijstroken. Ik heb ook het stuk vermeld, maar dat hebt u natuurlijk allemaal in uw bezit, mevrouw de minister.

De staatssecretaris maakt het ook mogelijk autocars toe te laten op deze vrije busbanen. Dat staat niet in dit wetsvoorstel, maar werd tijdens de bespreking van het wetsvoorstel wel aangehaald als een mogelijkheid: "De vertegenwoordiger van de staatssecretaris voor Mobiliteit stelt dat de beleidsnota niet exhaustief is en dat de regering een globale kijk op het probleem van het gebruik van de busbanen voorstaat. Thans kunnen taxi's fietsen en bromfietsen de busbanen gebruiken en binnenkort ook de motoren en misschien ook de autocars en het niet-prioritair ziekenvervoer." Dat is stuk 0096/004 van het federale parlement.

Het blijft nog steeds de bevoegdheid van de gewesten om gebruik te maken van deze geschapen mogelijkheid.

Onlangs stelden wij een vraag over het gebruik van vrije busbanen door autocars. In uw antwoord stelde u: "Op plaatsen waar het openbaar vervoer absolute prioriteit heeft, is het niet aangewezen om deze busbanen open te stellen voor autocars. Ik denk hierbij aan busbanen in de omgeving van busstations. Dat zijn veeleer uitzonderingen, maar het gaat dan over snelle toelevering naar grote busstations. Ik vind ook dat op tijdstippen zoals tijdens de spitsuren voorrang gegeven moet worden aan het woon-werkverkeer. In die zin is het meer opportuun om autocars in het woon-werkverkeer gebruik te laten maken van de busbanen dan autocars van het vrijetijdsverkeer."

Als u de opsplitsing zou maken volgens de motieven van verplaatsing, ook tijdens de spits, en u denkt dat het alleen maar woon-werkverkeer is, dan zou u wel eens tot

heel merkwaardige conclusies kunnen komen, mevrouw de minister.

U vervolgde: "De autocarsector, in het bijzonder de Federatie van de Belgische Autobus- en Autocarondernemers en van Reisorganisatoren (FBAA), heeft haar leden geïnformeerd over het gebruik van busbanen via haar publicaties".

Met andere woorden, vrijetijdsgebruik van collectief vervoer zou hier buiten vallen. De onderliggende argumentering was echter niet zo duidelijk. Toch zijn er verschillende argumenten om autocars wel toe te laten op busbanen. In de meeste ons omringende landen, zoals Nederland en Duitsland, zijn zowel autocars als autobussen toegelaten op busbanen, zonder enig onderscheid. Hier zijn autocars met een bord met schoolkinderen op en het vervoer voor woon-werkverkeer van grote bedrijven, wel toegelaten, maar een autocar met vijftig Socialistische Vooruitziende Vrouwen uit Anzegem die naar de zoo van Antwerpen reizen, mag niet op de vrije busbaan. Ze zullen dus later aankomen in de zoo.

Ik heb dit ook eens besproken bij de federatie, zowel bij de heer Paul Laeremans, die ik heel goed ken, als bij de heer Yves Mannaerts, en ook zij zeggen dat dit totaal onlogisch is. Iemand die zich een taxi kan permitteren, die mag wel op de busbaan rijden, maar een autocar van 'De Polders' mag dat niet omdat het geen woon-werkverkeer en geen schoolverkeer is.

Voor sommige dingen moet men blijven doorvragen, mevrouw de minister, want dan boeken we uiteindelijk misschien toch een resultaat, denken we maar aan de verkeersproblematiek in Antwerpen-Zuid.

Autocars zijn blijkbaar niet toegelaten op vrije busbanen. Waarom niet? Welke studies zijn hierover desgevallend uitgevoerd, geraadpleegd of aangevraagd met betrekking tot doorstroming, verkeersveiligheid en dergelijke? Bent u op hoogte van de reglementering in het buitenland? Wat is ter zake de tendens elders in Europa?

U gaf aan dat de autocarbedrijven geïnformeerd worden via de FBAA. Hoe gebeurt dit met buitenlandse autocars? Hebt u weet van problemen? Hebt u reeds initiatieven genomen of gepland?

**De voorzitter:** Minister Van Brempt heeft het woord.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Mijnheer de voorzitter, mijnheer Peumans, autocars zijn wettelijk niet toegelaten omdat de federale wet ze niet toelaat. Zoals u weet, is de verkeerswet federaal. We zitten op dezelfde golflengte over wat de toekomst ons zou moeten brengen, in het bijzonder voor dergelijke aangelegenheden: ik zou dit feitelijk liever allemaal zelf regelen.

Ik heb duidelijk begrepen dat de federale staatssecretaris voor Mobiliteit niet van plan is om de gewesten bij wijze van algemene regel te verplichten autocars op busbanen toe te laten.

Een algemene toelating voor autocars blijft onwenselijk omwille van het verschillende karakter van doorgaande autocars en halterende lijnbussen en trams. Haltes, doorstroming aan verkeerslichten en dergelijke meer, maken de interferentie van openbaar vervoer en privévervoer op busbanen niet evident, vaak zelfs onmogelijk. Dat weten we ook. Wie de situatie voor ogen houdt van de Turnhoutse Baan in Antwerpen, weet dat aan de lopende band trams en bussen op de busbaan rijden. Daar een autocar tussen laten, is bijzonder gevaarlijk en zeker niet bevorderlijk voor de doorstroming van het openbaar vervoer, noch van het privévervoer.

Er zijn mij vanuit de gemeentelijke mobiliteitsplannen geen vragen bekend om busbanen open te stellen voor autocars. Buitenlandse buschauffeurs die reizen maken naar België, moeten zich informeren over de geldende wetgeving voor het ongeregelde en internationale vervoer. Zoals ik al zei, is die wetgeving in principe federaal. Waar er toch specifiek voor Vlaanderen iets zou veranderen, brengen we de FBAA op de hoogte en die zal via haar internationale kanalen haar collega's op de hoogte brengen.

Ik verwees daarnet naar de Turnhoutse Baan. De omgekeerde situatie bestaat ook: de vrije busbanen op autosnelwegen. Die zouden eventueel wel in aanmerking komen, omdat daar geen snelheidsverschil is en omdat er niet om de vijfhonderd meter of om de kilometer wordt gehalterd.

Wat Nederland betreft, daar wordt ook een onderscheid gemaakt tussen vrije busbanen waar autocars op mogen, en andere waar ze niet op mogen. Dat wordt duidelijk aangegeven met een bord waarop 'bus' staat, in dat geval mogen autocars er op rijden. Staat er een bord met 'lijnbus', dan mogen alleen de bussen van het openbaar vervoer op de aparte busbanen.

Ik geef toe dat we heel duidelijk voor een scheidingslijn hebben gekozen. Er wordt zoveel aanspraak gemaakt op de vrije busbanen dat ik straks geen vrije busbaan meer heb voor het collectief openbaar vervoer, en dat blijft de absolute topprioriteit. We hebben het onderscheid gemaakt tussen collectief vervoer voor woon-werkverkeer en voor woon-schoolverkeer enerzijds en ander verkeer anderzijds. Ik blijf dat verdedigen, maar ik snap ook wel dat het verschil niet altijd even duidelijk is. We moeten er vooral voor zorgen dat we niet te veel verkeer toelaten op de vrije busbanen dat het openbaar vervoer hindert in de doorstroming.

**De voorzitter:** De heer Peumans heeft het woord.

**De heer Jan Peumans:** Mevrouw de minister, in het jaarverslag van De Lijn van 2007 staan vijf voorbeelden van doorstromingsdossiers. Het zijn vijf voorbeelden van autosnelwegen. Het aantal bussen staat er zelfs bij. Ik ken de E313 het best. Daar is voldoende capaciteit waardoor alle types van autocars kunnen worden toegelaten. Op een autosnelweg wordt niet gehalterd, dus kan er geen probleem zijn.

U hebt wel gelijk als u spreekt over de Turnhoutsebaan. Als u daar een vermenging met andere weggebruikers toelaat, dan moet de prioriteit gaan naar iedereen die collectief vervoer neemt. Een bus die woonwerkverkeer verzorgt, rijdt ook achter een halterende bus aan. Ik zie het verschil niet tussen 50 leerlingen, 50 mensen die bij General Motors werken of 50 mensen die naar de zoo van Antwerpen rijden.

U zegt dat het vanuit het principe van verkeersveiligheid en doorstroming, onwenselijk is. Maar er rijdt toch niet om de twee minuten een bus. De Turnhoutsebaan is misschien geen goed voorbeeld. Ik ken een aantal vrije busbanen waar het wel perfect mogelijk zou zijn.

Ik doe toch nog eens een oproep om wat toegeeflijkheid aan de dag te leggen. Ik blijf het principe verdedigen dat bij het collectief vervoer niet het motief van verplaatsing het argument mag zijn, maar wel het feit dat mensen zich collectief verplaatsen. Mensen die zich collectief verplaatsen, moeten de mogelijkheid krijgen om maximaal gebruik te maken van de vrije busbanen.

Het was een zeer teleurstellend antwoord. Ik had graag gehoord dat u zou vragen om dat principe met een aantal mensen te overleggen.

**Minister Kathleen Van Brempt:** Ik vond mijn eigen antwoord niet zo erg duidelijk. Een aantal van uw argumenten zijn heel steekhoudend.

De Lijn is erg bevreesd dat op drukke lijnen wordt geïnterfereerd en ik steun De Lijn daarin. Maar misschien moeten we op die drukke busbanen niemand anders dan De Lijn laten rijden. Op minder drukke lijnen moeten we misschien een ander onderscheid maken.

Ik zal het nog eens met De Lijn bekijken. Maar dan moeten we wel duidelijk kunnen zeggen dat het om collectief vervoer gaat, met veel mensen. Want de volgende stap kan dan niet zijn dat ook een klein minibusje op de vrije busbaan moet kunnen rijden. De laatste tijd claimt iedereen die vrije busbanen zodat binnenkort de bussen moeten aanschuiven.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.





