

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C189 – OPE17**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 1 april 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen	3
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de kilometerheffing	7
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de logistieke toekomst van Limburg	14
BIJLAGEN	
Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de logistieke toekomst van Limburg	22

■

Waarnemend voorzitter: de heer Jan Penris**Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Mobiliteitsplan Vlaanderen**

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, minister, collega's, in 2002 werd een eerste ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen opgesteld. De opmaak van dat mobiliteitsplan kwam in een reeks van beleidsplannen van de Vlaamse Regering in de jaren 90: milieubeleidsplannen, ruimtelijke structuurplannen enzovoort. Het ontwerp werd na advies van het parlement en informeel advies van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) en de Milieu- en Natuurraad van Vlaanderen (Minaraad) omgevormd tot het plan 'Naar een duurzame mobiliteit in Vlaanderen'.

De Vlaamse Regering heeft dit Mobiliteitsplan Vlaanderen in 2003 principieel goedgekeurd, maar officieel is dit document altijd in de status 'ontwerp' blijven zitten. Het is nooit integraal goedgekeurd geweest door de vorige regeringen. Er was slechts een gedeeltelijke politieke bevestiging. Het plan bevat beleidsaanbevelingen aan de Vlaamse Regering en bespreekt een korte, tot 2007, en een middellange tijdshorizon, tot 2012.

We zijn het erover eens dat het vorige plan heeft bijgedragen tot een ruimere bewustwording van alles wat te maken heeft met mobiliteit in Vlaanderen, niet het minst voor de engagementen van de Vlaamse Regering, maar ook voor die van steden en gemeenten die zich hebben gebaseerd op het Mobiliteitsplan Vlaanderen.

Voor het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken geldt het Mobiliteitsplan Vlaanderen als het belangrijkste beleidsmatige referentiepunt. Het komt aan bod in alle beleidsdocumenten die de laatste 5 tot 9 jaar van de Vlaamse Regering zijn uitgegaan: regeerakkoorden, beleidsnota's, beleidsplannen, pendelplan, verkeersveiligheidsplan enzovoort. Minister, ook bij het begin van deze legislatuur haalt u in uw beleidsnota dat nieuwe mobiliteitsplan, dat op stapel staat en op het einde van dit jaar zijn beslag zou moeten kennen, aan.

U zegt: "Het huidige ontwerp Mobiliteitsplan Vlaanderen heeft belangrijke verdiensten. Ondanks het feit dat de diverse doelstellingen anno 2008 nog altijd even actueel zijn, is het plan achterhaald wat de maatregelen betreft. Voor de sturing van het toekomstige mobiliteitsbeleid is de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen noodzakelijk, en zal gebeuren overeenkomstig het Mobiliteitsdecreet en in overleg met de VVSG.

Het Mobiliteitsdecreet bepaalt dat het Mobiliteitsplan Vlaanderen het kader vormt voor de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Wil men de slagkracht (effectiviteit) van het mobiliteitsbeleid verhogen dan moeten er, volgens het Vlaams Parlement, stappen worden gezet om te komen tot een afstemming tussen het Mobiliteitsplan Vlaanderen en de lokale mobiliteitsplannen, aangevuld met een afstemming tussen de lokale mobiliteitsplannen onderling. De voor deze afstemming noodzakelijke toetsing- en integratiekaders ontbreken alsnog en zullen bijgevolg worden uitgewerkt."

Ondertussen heeft de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) een advies geschreven over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden ten behoeve van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen, en die uit daarin een belangrijke bezorgdheid: "Om tot een gedragen en kwaliteitsvol Mobiliteitsplan Vlaanderen te komen is een bijsturing van het planningsproces noodzakelijk."

De MORA vroeg de Vlaamse Regering haar timing bij te sturen en vroeg ook om afstemming met de planningsprocessen in voorbereiding tot het nieuwe Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen en het Milieubeleidsplan. De tijd begint te dringen: daarom wil ik enkele vragen stellen. Komt er een nieuw mobiliteitsplan? Zo ja, wanneer komt het er? Wat is de betrokkenheid van alle actoren?

Minister, wat is de stand van zaken? Heeft de Vlaamse Regering reeds het uitvoeringsbesluit tot het opmaken van het Mobiliteitsplan Vlaanderen uitgevaardigd? Wordt reeds een participatietraject vastgelegd en werd de samenstelling, werking en opdracht van de planningscommissie bepaald? De planningscommissie zou eind 2009 een eerste voorstel tot actieplan voor de komende 10 jaar voorstellen. Is dit actieplan er? Wat zijn de krachtlijnen? Volgt de Vlaamse Regering het advies van de MORA om de haalbaarheid van de timing aan te passen zodat de kwaliteit van en het draagvlak voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen niet in het gedrang komt? Hoe en wanneer zal het parlement worden betrokken?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil me enigszins aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Roegiers. Ik verwijs daarbij naar een voorstel van resolutie over het Mobiliteitsplan dat in de vorige legislatuur werd goedgekeurd. Er was nood aan een dringende actualisatie van dat plan. Er werden toen al enkele vragen gesteld aan de Vlaamse Regering. Er werd ook verwezen naar een multidimensionele aanpak van mobiliteit in Vlaanderen.

De nood naar dat nieuwe Mobiliteitsplan is op dit ogenblik hoog. Daarom kan ik de vraag van de heer Roegiers ook ondersteunen. Ik wil in het bijzonder verwijzen naar de eventuele mogelijkheden van een actualisatie van de missing links en het meenemen van het spoorbeleid in dat Mobiliteitsplan. We hebben het hier enkele weken geleden al gehad over de Vlaamse spoorstrategie. Misschien is dat ook wel een link om mee te nemen in het kader van dat Vlaamse Mobiliteitsplan en om daar algemeen missing links in op te nemen, zowel gerelateerd aan weginfrastructuur als aan openbaar vervoer en spoor. Wat is de stand van zaken in verband met het stappenplan? Wanneer kunnen we in het parlement verdere toelichtingen krijgen rond het Mobiliteitsplan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, u hebt goed geciteerd uit mijn beleidsnota. Het huidige Mobiliteitsplan heeft belangrijke verdiensten. De doelstellingen zijn actueel, daar is iedereen het over eens. Maar wat de maatregelen betreft, moet er een bijsturing komen. Die zijn niet meer up-to-date.

In 2009 is door de Vlaamse administratie gestart met de voorbereiding van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen, dat moet voldoen aan de vereisten vermeld in het Mobiliteitsdecreet van 20 maart 2009. De voorbereidingen, de doorrekeningen en de opmaak van het beschrijvende en richtinggevende gedeelte zijn in uitvoering. Het is absoluut mijn ambitie om tijdens deze legislatuur een nieuw Mobiliteitsplan definitief te laten goedkeuren door de Vlaamse Regering, maar het zal wel moeten voldoen aan de bepalingen van het Mobiliteitsdecreet.

Het Mobiliteitsdecreet stelt dat, alvorens je kunt overgaan tot de opmaak van een Mobiliteitsplan Vlaanderen, er eerst een uitvoeringsbesluit dient te worden opgemaakt. Dat uitvoeringsbesluit moet betrekking hebben op de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, het te volgen participatietraject en de samenstelling van de gewestelijke planningscommissie. Er is een voorstel van uitvoeringsbesluit opgemaakt door de administratie. Daar zit ook al een reguleringsimpactanalyse (RIA) bij. Er is ook al taal- en wetgevingstechnisch advies ingewonnen, en heel recent is ook het advies van de Inspectie van Financiën binnengekomen. Er zijn een aantal opmerkingen bij het ontwerpbesluit. Die aanpassingen gebeuren nu. Zodra de aanpassingen gebeurd zijn, kunnen we dat agenderen op de ministerraad van de Vlaamse Regering. Dat hoeft geen maanden meer te duren, mijnheer Roegiers.

Als het uitvoeringsbesluit definitief is goedgekeurd door de Vlaamse Regering, kan de gewestelijke planningscommissie worden samengesteld. Die planningscommissie zal belast worden met de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Uiteraard zal zij daarbij gebruik kunnen maken van de voorbereidingen die al getroffen zijn door de administratie.

Het Mobiliteitsdecreet zelf legt een zeer gedetailleerde inspraak- en overlegprocedure op. Daar zitten ook een pak termijnen in die gevolgd moeten worden. Mijn voorgangster, Kathleen Van Brempt, heeft geen uitvoeringsbesluit opgemaakt met betrekking tot de opmaak van het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Daardoor is het bijna onmogelijk om te voldoen aan artikel 28 van het Mobiliteitsdecreet. Daar moet ik geen doekjes om winden. Dat artikel 28 bepaalt namelijk dat er eind 2010 een door de Vlaamse Regering goedgekeurd Mobiliteitsplan Vlaanderen moet zijn. Als je er de termijnen en de procedures bij neemt, kun je dat onmogelijk verzoenen met de vereiste om dat plan op het einde van dit jaar te hebben.

Dat is ook een van de opmerkingen in het advies van de inspecteur van Financiën. Hij waarschuwt bovendien dat we moeten oppassen dat we ons niet te veel haasten: we moeten ervoor zorgen dat het nieuwe plan geen haastwerk is.

U hebt terecht gesteld dat ook de Mobiliteitsraad van Vlaanderen in zijn advies van 23 oktober 2009, over de opmaak van ontwikkelingsscenario's en implementatiepaden, aan de Vlaamse Regering vraagt om de haalbaarheid van de timing aan te passen, zodat de kwaliteit van en het draagvlak voor het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen niet in het gedrang komt. Wat mij betreft, is de kwaliteit ook wel prioritair ten opzichte van de timing. Als we zo'n nieuw plan hebben, moeten we maken dat het een goed plan is. Ik geloof dat dat ook de teneur was van het betoog van mevrouw Smaers. Ik zal in elk geval de nodige stappen daartoe ondernemen.

Het Mobiliteitsdecreet heeft een zeer strikt te volgen inspraakprocedure die meer dan een jaar in beslag zal nemen. Ik heb zo'n planningstabel meegebracht, op basis van de procedures en termijnen, om te kijken wat je allemaal moet doen, als je nu zou starten, en hoever je zou raken. Als we dan nog rekening moeten houden met de verbreding en de verdieping, dan denk ik dat we de timing van 2010 bijvoorbeeld zouden kunnen verhuizen naar 2012. Dat moet een haalbare kaart zijn. Dat zou ook ideaal zijn: we zitten dan pas halverwege de legislatuur. Dat lijkt mij een goede timing, maar zo ver zijn we dus nog niet. Dat zal nog moeten gebeuren. Het zal ook decretaal moeten worden vastgelegd.

Het Mobiliteitsdecreet, artikel 13, paragraaf 4, regelt zelf al zeer sterk de betrokkenheid van zowel het grote publiek als van de adviesraden en het Vlaams Parlement. Het Vlaams Parlement moet binnen een termijn van 60 dagen na de ontvangst van het advies van de MORA of van de andere gebundelde adviezen, opmerkingen en bezwaren, een standpunt uitbrengen over het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het is pas na ontvangst van het standpunt van het Vlaams Parlement dat er effectief een mobiliteitsplan kan worden vastgesteld.

Ik heb er geen probleem mee dat het Vlaams Parlement graag in een vroeger stadium gebruik wil maken van de publieke consultaties die worden georganiseerd voor het grote publiek. Het is perfect mogelijk dat er tussendoor iets wordt georganiseerd.

In artikel 12 van het decreet staat dat de publieksconsultatie zeer vroeg moet plaatsvinden. Daarvoor is een niet-technische samenvatting nodig en een tussentijds overzicht van de belangrijkste mobiliteitsproblemen, de aanpak ervan en de mogelijke alternatieven. Dat is een document dat ter kennis moet worden gebracht van de bevolking en dat moet worden onderworpen aan een publieke consultatie, overeenkomstig het participatietraject. Wanneer het parlement dus van de mogelijkheid gebruik wil maken om zijn visie te formuleren op die problematiek naar aanleiding van die publieke consultatie, dan kan ik dat enkel toejuichen. Het moet dan wel georganiseerd en getimed worden zodat op het ogenblik dat de publieke consultatie begint, het parlement een initiatief neemt om in te stappen in dat traject.

Mevrouw Smaers, u hebt een aantal suggesties gedaan en u hebt terecht verwezen naar een resolutie. Het is de bedoeling om het werk grondig te doen en om breed en diep te gaan. Er zal dan ook rekening worden gehouden met uw suggesties. Het is heel belangrijk om nu stapsgewijs te werken: eerst het besluit van de Vlaamse Regering dat nu snel moet kunnen

passeren, dan het proces, de nota, en de publieksconsultatie. Indien het parlement dat wenst, kan het al op een vroeger moment in de procedure stappen. Dat hoeft niet per se pas nadat de MORA advies heeft uitgebracht. Ik kan geen initiatief nemen in die keuze. Dat is een initiatief dat van het parlement zelf moet uitgaan.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het bevestigt wat ik en de meesten onder ons vermoedden, namelijk dat de timing niet haalbaar was. Ik ben blij dat de vraag is gesteld en dat het antwoord is gegeven dat die timing van eind 2010 niet gehaald kan worden en dat dit zelfs niet wenselijk is. U hebt immers gezegd dat snelheid ondergeschikt is aan grondigheid en kwaliteit. Ik ben het daar volledig mee eens. In die zin volg ik u. Het is natuurlijk wel ontgoochelend dat we eind 2010 niet halen, maar ik begrijp de omstandigheden en maak daar geen probleem van. U hebt daar een aantal argumenten voor aangehaald.

We moeten alles in het werk stellen om 2012 te halen. Indien we het decreet enerzijds en het Mobiliteitsplan Vlaanderen anderzijds serieus willen nemen, lijkt het me geen goed idee om lang met een soort vacuüm te zitten. Ik heb in mijn inleiding gezegd dat een aantal tijdshorizonten getekend zijn tot 2012. U hebt zelf vroeger al aangegeven dat een aantal zaken moeten worden bijgestuurd. We moeten dan ook alles in het werk stellen om die datum van 2012 te halen. Ik zal daar niet, zoals de heer Decaluwe destijds bij toenmalig minister Stevaert deed, elke week een vraag over stellen. Deze vraag en uw antwoord zijn echter belangrijk genoeg om die datum van 2012 in het vooruitzicht te stellen.

Het voorstel van uitvoeringsbesluit is zo goed als klaar. De adviezen zijn er al, maar er moeten nog een aantal aanpassingen gebeuren. U hebt zelf gezegd dat dit geen maanden meer hoeft te duren. Ik hoop dan ook dat we het besluit voor de zomer hebben zodat we ons daarop kunnen concentreren.

Er zijn een aantal bescheiden stapjes gezet die de realisatie van het Mobiliteitsplan Vlaanderen binnen deze legislatuur mogelijk kunnen maken.

Wat de betrokkenheid van het Vlaams Parlement betreft, kunt u inderdaad geen initiatief nemen. Ik hoop wel dat deze commissie uw hint heeft begrepen. Het is dan ook mijn voorstel dat deze commissie daar zo snel mogelijk bij betrokken wordt. Ik wil de heer Stevaert nog eens citeren uit een antwoord op een vraag van de heer Decaluwe: "Ik heb altijd begrepen dat het de ambitie is van het Vlaams Parlement om uit te groeien tot een forum van maatschappelijke discussie dat ernaar streeft mee de bakens uit te zetten voor het beleid van morgen. Het Mobiliteitsplan is een uitgelezen kans voor het Vlaams Parlement om zijn ambities in verband met het langetermijnbeleid waar te maken." We moeten die kans dus grijpen.

Ik heb nog een bijkomende vraag. Er is een correlatie tussen het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) en het Mobiliteitsplan Vlaanderen. Komen wij door de datum te verplaatsen van 2010 naar 2012 in de problemen wat het RSV betreft? Of staan die twee los van elkaar?

Minister Hilde Crevits: Het is niet omdat ik vandaag zeg dat de timing niet gehaald wordt, dat die wordt verschoven. Er moet een decretaal initiatief komen. Dat kan via een programmadecreet. Dat hoeft geen ingewikkeld decreet te zijn, maar het moet gebeuren.

Ik noteer dat deze commissie deze wens uitdrukt. Ook de MORA heeft gevraagd om het niet holderdebolder te doen, maar om de procedure te respecteren en dat zal ik doen. Mijn voorstel is om 2 jaar te verschuiven, tot 2012, want dat biedt ons ruim de kans om er een uitgebreid debat over te houden. Het zomerreces lijkt me perfect haalbaar, mijn mensen delen me mee dat de aanpassingen niet van aard zijn dat er grote, dramatische wijzigingen moeten worden aangebracht.

Wat de betrokkenheid van het Vlaams Parlement betreft, moet u natuurlijk eens bekijken op welk moment u dat organiseert. Ik denk persoonlijk – maar wie ben ik? – dat dit het meest nuttig is wanneer er een discussiedocument bestaat. Ik heb er geen probleem mee om de commissie te verwittigen op het ogenblik dat de publiekconsultatie een aanvang neemt – maar dan moet dit in het verslag worden genoteerd en aan mijn mensen worden meegedeeld. Het is perfect mogelijk dat u dan een gesprek voert, maar weet dan wel dat het parlement dan discussieert op basis van een onderzoeksdocument en niet op basis van een afgerond document, want het houdt natuurlijk altijd een risico in wanneer er tijdens de procedure een overleg wordt georganiseerd. Het is iets anders dan wanneer dit gebeurt na het advies van de MORA en er al een vrij afgewerkt product is. Het zijn kansen die u al dan niet grijpt. Ik engageer me ertoe om als het moment van de publieksconsultatie aanbreekt, ervoor te zorgen dat u hiervan via de commissiesecretaris zult worden verwittigd – al wie lokaal actief is, zal dat trouwens ook al weten.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, het hangt inderdaad voor een stuk van het parlement en van deze commissie af hoe we daarmee omgaan. Ik vind het goed om op basis van een onderzoeksdocument te beginnen discussiëren. Het is aan ons om, als we goed zijn – en ik twijfel er niet aan dat we goed zijn –, op basis van die discussie een aantal beleidsaanbevelingen te bezorgen. Op die manier is onze inspraak in elk geval gegarandeerd. Ik ga het engagement aan om – ik hoop samen met de commissie – zodra het document er is, de discussie aan te vatten en dan hoop ik om een aantal beleidsaanbevelingen te kunnen geven.

De heer Jan Penris: Mijnheer Roegiers, u bent geen Antwerpenaar en u heet zelfs niet De Wever, maar u bent wel sterk overtuigd van uw eigen kunnen, en daar hebt u gelijk in. *(Gelach)*

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de invoering van de kilometerheffing

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag gaat over de kilometerheffing: ook een onderwerp dat hier met de regelmaat van de klok opduikt. Mijn vraag wordt ingegeven voor de recente verklaringen in Nederland. Daarbij moeten we vaststellen dat we de afgelopen weken, maanden en jaren ons beleid in Vlaanderen voor een groot gedeelte hebben proberen af te stemmen op wat onze noorderburen van plan waren met die kilometerheffing, eerst voor het vrachtverkeer, dan ook voor het particuliere verkeer. Recent horen we, naar aanleiding van de debacles en de verkiezingen in Nederland, dat er daar voorlopig geen kilometerheffing zou komen.

Het is niet enkel zo dat de kilometerheffing niet werd gekwalificeerd als lopende zaak – dat zou ik nog kunnen begrijpen – maar het is zelfs sterker dan dat, want bij een debat in het parlement liet de vertrekkende verkeersminister weten dat “de kilometerheffing niet de juiste weg is” en dat verontrust me nog meer. Het voorstel van de kilometerheffing werd ook “controversieel” genoemd, en het wordt sowieso niet in het parlement behandeld voor de verkiezingen.

Minister, als een aantal prominente leden van de Eerste of de Tweede Kamer de kilometerheffing “niet de juiste weg” noemen, dan is het maar de vraag hoe snel dit opnieuw

op de agenda zal komen na de verkiezingen. Dit is verontrustend aangezien wij ons volledige systeem van kilometerheffing wilden afstemmen op dat van Nederland.

Er werden al heel veel verklaringen afgelegd en ik zal niet de hele geschiedenis overlopen, maar het was toenmalig minister-president Letermé die als eerste verklaarde: “Het zou ideaal zijn als België en Nederland eenzelfde systeem hebben.” Recenter verklaarde u in de plenaire vergadering van 18 november 2009 dat er een Beneluxcommissie Wegbeprijzing is opgestart. Dat is een heel goeie zaak. De drie gewesten, Wallonië, Brussel en Vlaanderen, zitten erin, en ook Nederland en Luxemburg. Het zou de bedoeling zijn om er echt tot een overeenstemming te komen over punten inzake de kilometerheffing zoals de timing voor de invoering en een aantal modaliteiten. Er was nog een bijeenkomst op 15 december 2009 en de besprekingen kenden een vlotte doorgang, maar nu zijn er de nieuwe verklaringen van Nederland, waarbij wordt gezegd dat er daar geen kilometerheffing komt, of toch niet onmiddellijk.

Uiteraard gaan mijn vragen over de gevolgen van dergelijke uitspraken op het beleid in ons land. Ik had graag van u vernomen wat de stand van zaken is betreffende het invoeren van de kilometerheffing en de intentie om tot een overeenstemming te komen, niet enkel binnen onze interne gewesten, maar ook met Nederland en Luxemburg. Over welke punten zou er zeker een overeenstemming moeten zijn om een kilometerheffing simultaan te kunnen invoeren? Wat zijn de exacte gevolgen voor de invoering van de kilometerheffing in Vlaanderen, en bij uitbreiding in België, naar aanleiding van de uitspraken van de aftredende Nederlandse minister van Verkeer dat de kilometerheffing niet de juiste weg is? Wordt er hierover op heel korte termijn overleg gepleegd met uw collega's – ik neem aan van wel – en stimuleert u ook het overleg binnen en met die Beneluxcommissie Wegbeprijzing? Met andere woorden: wat is de stand van zaken en wat is de houding in het Vlaamse beleid naar aanleiding van deze toch wel verrassende uitspraken aan Nederlandse kant?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: We kunnen het hier elke maand hebben over de kilometerheffing omdat er uitspraken waren van staatsecretaris Schouppe, dan van het Waalse Gewest en nu van Nederland. We moeten stilaan onze eigen koers varen en voortgaan met wat daarover in het regeerakkoord is afgesproken. We hebben ons niet te allen tijde vastgeklonken aan Nederland. De evolutie is daar redelijk onvoorspelbaar. Ik heb hier de brief van voormalig minister Eurlings aan de Tweede Kamer, de Staten-Generaal enzovoort, waarin hij verwijst naar waar de heer Schouppe het enkele maanden geleden over had, de European Electronic Toll Service (EETS). Nederland blijft dat ook opvolgen. De zaak is niet helemaal verloren. Nederland blijft daarop inzetten; het zal die besprekingen verder voeren. Voor de rest is het ongeveer afgevoerd, maar na verkiezingen weet je natuurlijk nooit of dat opnieuw op de agenda komt.

Minister, hoe zit het met onze vooruitgang? Op 12 februari heeft de regering beslissingen genomen waarin een plan van aanpak werd vooropgesteld dat door een ambtelijk comité zou worden klaargemaakt tegen 19 maart. We zijn nu 2 weken verder. Ik neem aan dat het nog niet klaar is. Hoever staat het daarmee? Dat zou interessante informatie zijn. We zijn ook benieuwd naar hoe het overleg op alle niveaus, met de federale overheid en de gewesten, verloopt.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, enkele dagen geleden had ik een gedachtewisseling met enkele mobiliteitsexperts en technuten, met de nadruk op 'tech' en niet op 'neuten'. Maar ze waren wel een beetje aan het neuten. Ze waren de mening toegedaan dat, zelfs al was er politieke wil om tegen 2013 de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, er te weinig studiewerk is gebeurd. Ze gingen er ook van uit dat we het tegen dan niet zullen halen, zelfs al zouden we nu een versnelling hoger schakelen. Er is hoe dan ook te weinig informatie en studiewerk om de heffing tegen 2013 voor vrachtwagens in te voeren, laat staan voor

personenverkeer. Ze waren daar heel formeel over. Daarom hoor ik graag uw standpunt over deze sombere tijding, minister.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Het is goed dat dit onderwerp aan bod komt, dat gebeurt geregeld. Alleen had ik voor een keer het gevoel dat er niet veel nieuwe elementen waren. We hebben een maand geleden een actualiteitsdebatje gehad naar aanleiding van drie actuele vragen. Ik heb toen letterlijk gezegd dat het onderwerp in Nederland controversieel verklaard was en dat er dus weinig vooruitgang te verwachten viel in de komende maanden.

Misschien heeft het te maken met het vorige week aangekondigde lentegevoel van de voorzitter dat hij de vraag toch heeft geagendeerd. Het geeft ook de mogelijkheid om een aantal zaken op scherp te zetten.

Ik zit in het Beneluxparlement. Je kunt daar veel over zeggen, maar het voordeel is dat je daar informele contacten kunt leggen, vooral met Nederlandse collega's. 10 dagen geleden hadden we een plenaire vergadering en in de wandelgangen werd unisono, zowel door de christendemocratische, de socialistische als door de liberale collega's gezegd dat, door die controversiële verklaring en door de val van het kabinet, het onderwerp voor de komende 10 jaar van de Nederlandse agenda was verdwenen. Dat hebben ze mij met zoveel woorden en over alle partijgrenzen heen gezegd. Het is niet onbelangrijk om dat te weten, vooral omdat we daar in ons regeerakkoord naar verwijzen. Minister, als dat zo zou zijn, hoe gaan we daarop inspelen?

Minister, vorige week heb ik uw antwoord gekregen op een schriftelijke vraag over welke vormen van overleg op dit moment gaande zijn, zowel met de federale regering, met de gewesten als met onze buurlanden. Ik heb van u een lange lijst gekregen: er wordt veel vergaderd en veel overlegd met de federale regering, met de gewesten en de buurlanden Frankrijk, Duitsland en Nederland over tientallen onderwerpen. Er was er eentje waarover geen overleg is, noch gestructureerd, noch niet-gestructureerd, en dat is over de kilometerheffing. Dat vond ik erg verbazingwekkend. Minister, is het een vergetelheid van uw kant bij de oplijsting of is er effectief geen overleg?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Ik zou de prijs voor de beste 1 aprilgrap willen uitreiken aan Het Belang van Limburg, en vooral aan de quote van federaal minister Reynders, die zegt: "We gaan het begrotingsevenwicht realiseren met het invoeren van een péage." Dat is de beste van de dag. Daarmee zullen alle putten gevuld zijn.

Minister, u hebt destijds een plan van aanpak aangekondigd en de Vlaamse Regering heeft een nota goedgekeurd. Die vond het belangrijk om een gemeenschappelijk actie- en tijdsplan te vinden, waarbij elke partij in elke regering binnen zijn eigen bevoegdheid zijn doelstellingen kan realiseren. Minister, wat is de stand van zaken van dit actie- en tijdsplan?

In dezelfde nota spreekt u over een politiek bestuurscomité en een ambtelijk coördinatieplatform. Ik vraag me af of u daarover meer informatie kunt geven. Zijn er al vergaderingen geweest of gepland van die organen? Gaat u ook opnieuw gesprekken voeren met de Nederlandse regering?

Tot op heden bleken onze buitenlandse partners niet in de mogelijkheid om gezamenlijk een ministerieel memorandum te onderschrijven. We kennen het voorlopige standpunt van de Nederlandse regering. Minister, kent u ook het standpunt van de Luxemburgse regering? Wordt dit opnieuw verder aangekaart?

De heer Jan Penris: Ik vind niet dat de voorzitter van deze commissie, die ik vandaag mag vervangen, een verkeerde beslissing heeft genomen door dit onderwerp op de agenda te plaatsen. Over dit onderwerp kunnen we niet genoeg praten. Het is belangrijk en het kan een zeer grote invloed hebben op de verkeerssturing in Vlaanderen. Wat Nederland betreft

hebben we het nieuwe gegeven dat de politieke wereld er een taboe over heeft gelegd, dat minstens 10 jaar zou kunnen standhouden. Dat hoorde de heer Roegiers daar in de wandelgangen.

De publieke opinie in Nederland staat, als je de ANWB-leden (Algemene Nederlandse Wielrijdersbond) hoort, toch iets opener tegenover de invoering van een slim elektronisch kilometerheffingssysteem. We zitten nu eenmaal met de politieke situatie in Nederland, die we niet hypothetisch moeten noemen, maar die klaar en duidelijk is. Daar komt geen kilometerheffing als het van de politieke wereld afhangt. Hoe gaan wij daarmee om? Kunnen we terugkeren naar onze uitvalspositie van ondertussen 6 jaar geleden? Kunnen we terugdenken aan het wegvignet? In Wallonië bestaat daar wel animo voor. Is dat een optie, of blijven we in Vlaanderen vasthouden aan elektronische hoogstandjes?

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, het is inderdaad niet de eerste keer dat we het hier over de kilometerheffing hebben. Het is een debat dat nog vele malen herhaald zal worden.

Laat mij eerst en vooral zeggen, aan alle collega's die elke prikkel die van elders komt, beschouwen als een argument om het geweer van schouder te veranderen: het is echt belangrijk dat we proberen om ons consequent aan het regeerakkoord te houden. Eerst wordt er in Nederland iets controversieels verklaard, dan komt er plots een enquête van de ANWB, die tot mijn grote verrassing stelt dat er eigenlijk wel een draagvlak is. Het enige dat de Nederlanders blijkbaar minder zien zitten, is de spitsheffing. Ik was verrast toen ik de resultaten zag. Ik weet niet wanneer de uitspraken in de wandelgangen er gekomen zijn, maar ik denk dat de resultaten van de ANWB-enquête toen nog niet bekend waren.

Mijnheer Roegiers, op 12 februari 2010 heeft de Vlaamse Regering een eerste nota goedgekeurd die het organisatorische kader bevat waarin het luik uit het regeerakkoord zal worden aangepakt. In die nota staat inderdaad dat er tegen 19 maart een plan van aanpak moet worden opgemaakt door het ambtelijke platform. Dat plan van aanpak is consequent en op tijd overgemaakt aan het politieke bestuurscomité. Dat heeft nu als taak om tegen eind deze maand op voorstel van het ambtelijke platform het concrete plan van aanpak voor te leggen aan de Vlaamse Regering.

– *De heer Jan Peumans treedt als voorzitter op.*

Deze ochtend had ik het genoeg om aanwezig te zijn op de Interministeriële Conferentie Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie. Daar is ook even gesproken over de kilometerheffing. Mijnheer Roegiers, u moet het mij vergeven als ik iets vergeten ben in een oplijsting. Er bestaat uiteraard een intergewestelijk overleg over de verkeersfiscaliteit, maar dat is een overleg dat recent opnieuw in het leven is geroepen. Het is samengekomen op 18 maart en is op dit ogenblik, sinds 14 uur, opnieuw aan het vergaderen. Daar wordt intergewestelijk gekeken op welke manier de verkeersfiscaliteit kan worden georganiseerd.

Ik verwijs eventjes naar wat ik een paar weken geleden heb gezegd in het plenaire debat. Je hebt diverse luiken. Je hebt de kilometerheffing voor vrachtwagens, je hebt de kilometerheffing voor auto's, en je hebt de hervorming van de autofiscaliteit zelf, met de belasting op de inverkeerstelling (BIV) en de jaarlijkse verkeerstaksen. Wallonië zegt dat het in die omvorming vrij snel wil kunnen overgaan tot het werken via een vignet. Voor vrachtwagens bestaat er al een vignet op dit ogenblik. Die zaken worden nu besproken binnen het interministerieel comité, dat dus om de 2 weken of om de maand samenkomt.

Ik heb deze morgen wel kunnen vaststellen dat er over de gewesten heen een absolute wens bestaat om rond die elektronische hoogstandjes voortgang te boeken. Maar Wallonië heeft ook de vraag om, zeker wat personenwagens betreft, binnen het kader van de autofiscaliteit een vignet in te voeren. Die zaken worden nu besproken. Er wordt gekeken of we daar al dan niet tot een vergelijk kunnen komen.

Op het intergewestelijke overleg is nu ook afgesproken dat de federale overheid als waarnemer aanwezig is, omdat er sowieso een samenwerkingsakkoord moet worden gewijzigd. Daar heb je de federale overheid voor nodig.

Er is ook bij alle partijen een intentie om te streven naar een geharmoniseerd systeem tussen de gewesten onderling. Het gaat dan concreet over: kilometerheffing vrachtwagens, kilometerheffing personenwagens en de vergroening van de verkeersbelasting voor personenwagens – dat is dan de verkeersbelasting en de BIV. Voor het vervolgtraject moeten we proberen te komen tot een politiek akkoord, waarbij de federale overheid de observator is.

Wat de aprilgrap van minister Reynders betreft, moet ik zeggen dat ik me vanmorgen toch ook eventjes afvroeg wat er aan de hand was. Het kwam nogal als een verrassing over, zeker toen ik de staatssecretaris bezig hoorde. De sfeer was opperbest tijdens het interministerieel overleg, en het was blijkbaar ook voor hem verrassend.

Mevrouw De Ridder, ik ben blij dat ik me tot nu toe nog niet heb laten leiden door wat er in Nederland gebeurt. Ik herinner me dat mij in de plenaire vergadering werd gezegd dat ik veel sneller moest gaan, omdat men dat in Nederland zo veel sneller zou doen. 3 weken later was dat helemaal anders. Nu is het controversieel verklaard. Ondertussen is er de enquête van de ANWB, waar men ook vrij veel aandacht aan wil besteden en die toont dat er wel een draagvlak is. Het dossier in Nederland ligt sowieso stil tot na de verkiezingen. Dat is evident.

Ik kan me voorstellen, mijnheer Roegiers, dat er allerlei scenario's de ronde doen, maar ik denk dat Nederland eigenlijk een voorsprong had in dit dossier. Wij kunnen nu van de gelegenheid gebruik maken om ook binnen ons land tot een vergelijk of een politieke consensus te komen. De volgende bijeenkomst van de Benelux-commissie zal hoogstwaarschijnlijk pas plaatsvinden na de verkiezingen in Nederland.

Mijnheer van Rouveroy, ik weet natuurlijk niet op welk debat u aanwezig was. Ik weet alleen dat het sneller of trager kan gaan, afhankelijk van de technologie die je wilt gebruiken. We hebben in Vlaanderen al een heel voortraject afgelegd. Uw collega Dirk Van Mechelen weet ook heel goed wat er in het verleden al is gebeurd rond dit dossier. Ik zou me dus niet laten ontmoedigen door formele uitspraken. Ik kan alleen maar zeggen dat wij ons wat de Vlaamse kant betreft, absoluut zullen inspannen. Die inspanningen worden niet alleen geleverd om tot een akkoord te komen, maar ook om tot een daadwerkelijk uitvoeringstraject te komen wat betreft de kilometerheffing voor vrachtwagens. Wat de kilometerheffing voor personenwagens betreft, zijn we nu aan het kijken welke regio's als pilootregio kunnen dienen. Ik weet dat er een regio zeer fel kandidaat is om dat te doen, maar we moeten ook een regio zoeken op het platteland. Een drukke regio en een minder drukke regio dus, om te kijken wat daar de consequenties zijn. In Nederland zijn die testen al gebeurd.

Als u mij wat coördinaten geeft van de technici die een andere mening hadden, kan ik onze mensen gerust contact laten opnemen om te bekijken waar die problemen zouden zitten die wij blijkbaar niet kennen of over het hoofd zien.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer Roegiers, mevrouw Brouwers, u zegt dat wij ons niet hebben vastgeklapt en dat er weinig nieuwe elementen zijn, maar dit commissiedebat toont volgens mij aan dat die nieuwe elementen er wel zijn en dat de discussie wel degelijk nuttig is. Wij hebben in het verleden altijd gezegd dat wij ons aligneren en afstemmen, en liefst een akkoord zouden bereiken in Benelux-verband. Wij streven met de verschillende gewesten naar de invoering van een en hetzelfde systeem. Het is dus wel degelijk heel relevant als een van die mogelijke toekomstige partners zich op een nogal abrupte manier terugtrekt, en niet enkel zegt dat het geen lopende zaken zijn, maar echt heel boude uitspraken doet dat kilometerheffing niet de juiste weg is.

Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben het niet helemaal eens met u als u zegt dat u zich nooit hebt verscholen en dat u altijd zelfstandig verder bent gegaan. Uit verschillende uitspraken en debatten in het verleden is gebleken dat u nadrukkelijk en begrijpelijk hebt gezegd dat u dit samen met Nederland zult doen. Ik noteer nu dat u nog deze maand een concreet plan van aanpak verwacht voor de Vlaamse Regering. Ik zou u willen vragen om dit aan de commissie te bezorgen. Zo niet, zal dit over 3 weken tot nieuwe vragen leiden, van mezelf en van andere collega's.

Wat het intragewestelijk overleg betreft, wordt er bekeken wat mogelijk is. Ik vind dat eerlijk gezegd een beetje meer van hetzelfde. We zijn sinds 2004 bezig in hetzelfde stramien. Intussen is het 2010. Het is dus al de tweede legislatuur dat een beprijzingssysteem in het regeerakkoord staat, of dat nu is in de vorm van een vignet of in de vorm van rekeningrijden. Ik wil u dan ook vragen om een tandje bij te steken. Het zal niet lang voldoende meer zijn om te kijken wat er mogelijk is. Het moet de bedoeling zijn om te landen zodat dit systeem kan worden ingevoerd.

Minister, kunt u het plan bezorgen aan de commissie? Blijft de timing gehandhaafd ongeacht de uitspraken in Nederland, voor de invoering in Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Uiteraard is er een nieuw element. Wat ik wilde verduidelijken, is dat het altijd om externe nieuwe elementen gaat. De Vlaamse Regering hoeft zich daarvoor niet uit het lood te laten slaan. Eerst was het onze minister, dan de staatssecretaris, dan het Waalse Gewest, nu weer Nederland. En telkens komen er vragen. Ik stel echter vast dat het antwoord daarop steeds ongeveer hetzelfde blijft. Dat getuigt van enige standvastigheid van de Vlaamse Regering.

Wij steunen dat natuurlijk, maar zijn wel erg benieuwd naar het plan van aanpak dat eind deze maand misschien klaar zal zijn. Ik steun mevrouw De Ridder dat dit zo snel mogelijk moet worden bezorgd aan de commissie. We zouden immers wel eens verstedeld kunnen staan hoe moeilijk dit allemaal ligt op technisch vlak, op fiscaal vlak enzovoort. Ik ben benieuwd om dat plan in detail te bekijken. In combinatie met de geplande hoorzittingen zal het hier nog heel boeiend worden.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik sluit me aan mevrouw Brouwers. Ik kijk eveneens uit naar de hoorzittingen. Ik heb vorige week ook al gepleit om op plaatsbezoek te gaan. Dat zou ons ook kunnen helpen.

Minister, ik heb intussen het antwoord op de schriftelijke vraag gevonden. Ik wil het u gerust nog eens geven zodat het kan worden aangevuld. Het is een ellenlange lijst en ik was dan ook verbaasd dat er zo veel overleg is over zo veel onderwerpen. Het onderwerp van de kilometerheffing is natuurlijk een bijzonder hete kwestie. In die zin zou het goed zijn dat er een aanvulling komt op de schriftelijke vraag zodat daar geen misverstanden over kunnen bestaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De laatste weken moeten er gemiddeld negen schriftelijke vragen per dag worden beantwoord, alleen al voor deze commissie. Het is dan ook niet evident om dat tijdschema te handhaven. Het is dus mogelijk, mijnheer Roegiers, dat er al eens iets wordt vergeten.

Het interministerieel overleg is recent heropgestart, op 19 maart. Het is mogelijk dat het antwoord van eerder dateert. Wanneer het antwoord heel recent is, staat het er gewoon niet in.

Wat het plan van aanpak betreft, willen we eerst ons eigen traject bepalen. Als onze eigen nota is goedgekeurd op de Vlaamse Regering, vragen we overleg met de gewesten. Het eerste

overleg was op 19 maart, het tweede was vanmiddag. Daaruit blijkt dat iedereen voorstander is van het rekeningrijden voor vrachtwagens.

Mevrouw De Ridder, ik kan met u instemmen dat het nuttig is dat er voortgang wordt geboekt. U geeft echter een tegenstrijdige boodschap. Enerzijds zegt u dat het hoog tijd is dat er iets wordt gedaan aan de wegbeprijzing, anderzijds zegt u dat het elementair is dat dit gebeurt samen met Nederland, maar dat Nederland dit nooit zal doen.

Ik denk dat we beiden hetzelfde willen. We willen allen dat er een systeem van wegbeprijzing komt. Het is in het belang van onze economische poorten dat dit in Benelux-verband gebeurt. Ik stel echter voor dat we de verkiezingen in Nederland afwachten en kijken wat er in het regeerakkoord staat. Dan kan er opnieuw een overlegronde georganiseerd worden. Ik denk dat wij iets voorzichtiger zijn. Wij hebben ons uitgesproken voor een kilometerheffing voor vrachtwagens, maar voor auto's wachten we nog even. Nederland wilde meteen een heffing voor alles. Misschien is het ook voor hen opportuun om te opteren voor een getrappt systeem of om bijvoorbeeld het tweede wat uit te stellen en het eerste door te voeren. Het lijkt me nu niet zinvol om daarover te discussiëren, want het is controversieel verklaard.

Na de verkiezingen in Nederland moeten we, al dan niet voor er een regeerakkoord is, proberen om een overlegronde te organiseren met de nieuwe gemandateerden.

Wat het plan betreft, gaat het om een nota die zal worden goedgekeurd op de Vlaamse Regering. Dit is dus publiek ter beschikking. Ik weet niet of de nota van februari besproken is. Ik heb toen ook gezegd dat die bezorgd zou worden. Ik veronderstel dat dit gebeurd is. U kunt hem echter publiek consulteren.

Vervolgens wordt dit een plan van aanpak over het te volgen traject. De commissie is vrij om haar werkzaamheden te regelen, maar het is in elk geval mijn bedoeling om eind april het plan voor te leggen als een goedgekeurde nota van de Vlaamse Regering.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, er is absoluut geen tegenspraak in wat ik heb gezegd. Als u goed hebt geluisterd, weet u dat ik heb gezegd dat dit best gebeurt met akkoord, omdat ik ervan uitga dat zo'n rekeningrijdensysteem best Europees wordt ingevoerd en liefst dan nog met de gewesten en buurlanden. Als dat niet kan, zullen we het alleen moeten doen. Dat was mijn boodschap.

Vanaf 2004 zijn we naar Nederland aan het kijken. Toen dook het rekeningrijden op in de plaats van het wegvignet. Enerzijds ging het om een voorzichtig advies van Europa dat eigenlijk informeel was. Anderzijds was er heftig protest van Nederland waarna wij daar afstand van hebben gedaan en hebben beslist samen te werken aan een systeem van rekeningrijden.

Als u de nota aan de Vlaamse Regering voorlegt en die wordt goedgekeurd, dan hebt u inderdaad een regeringsbeslissing. Ofwel zullen daar vragen op volgen de dag nadat wij die nota kunnen inzien, ofwel kan die nota worden besproken in deze commissie. Als die nota niet wordt geagendeerd voor een bespreking, dan zullen we vragen indienen en de nota op die manier bespreken. Dat laat ik aan de voorzitter van de commissie over. Als die bespreking niet spontaan wordt geagendeerd, zult u zich moeten uitspreken over de ontvankelijkheid van op dat moment zeer terechte vragen

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, ik heb eens voorgesteld om naar een soort voortgangsrapportage te gaan over het rekeningrijden. Dat staat ook in ons actieplan. Daarbij vraagt u de minister om het parlement automatisch op de hoogte te brengen zodra er een nieuwe wending is in een dossier.

In overleg met de minister-president heb ik afgesproken dat we rechtstreekse toegang krijgen tot de beslissingen van de ministerraad. Dat programma heet DORIS II. De regering is daar

nog even mee aan het experimenteren. Binnenkort krijgt u rechtstreeks toegang tot alle beslissingen die de ministerraad neemt.

Ik meen dat ik in mijn boodschap aan de minister-president gisteren, aan het begin van de zitting, duidelijk was, dat op het ogenblik dat de Vlaamse Regering een belangrijke beslissing neemt en daarvoor de media uitnodigt, ze ook het parlement moet inlichten. Dat lijkt me de logica zelf. Het dossier werd door de ministerraad besproken en heel snel al heb ik verzoeken gekregen voor vragen om uitleg en interpellaties en zelfs voor een actuele vraag. Het is een beetje gek dat ik dan via de pers, ik meen De Tijd, moet vernemen dat er een nota was van 38 bladzijden. Het is niet meer dan normaal dat als de Vlaamse Regering de pers uitnodigt, op het ogenblik dat de pers de nota's krijgt, er met ons contact wordt opgenomen zodat wij die documenten ook kunnen verspreiden. Gisterenmiddag heb ik naar de kabinetschef gebeld om de documenten te vragen. Indien het goed is, hebt u nu trouwens ook de tabel van 5 miljard euro, die zult u allen in uw box vinden.

U hebt een punt.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, in de voorbije legislatuur is dat nooit gebeurd, maar ondertussen werden zowel de benchmark als het onderzoek naar het verplaatsingsgedrag als het rapport-Heleven hier in primeur voorgesteld. De pers was toen hier.

De voorzitter: Dat is waar.

Minister Hilde Crevits: Op 6 maanden tijd is dit al drie keer gebeurd. Ik vind het trouwens geen slechte manier van werken. Wat goed is, wordt soms te weinig vermeld.

De voorzitter: Dat wou ik juist zeggen ter afsluiting.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, misschien kunt u de minister-president ter zake stimuleren en inspireren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de logistieke toekomst van Limburg

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u was eregast tijdens het initiatief 'Move It' en tijdens die periode was er heel wat commotie omdat uw collega's in de Vlaamse Regering, de viceminister-president, mevrouw Lieten, een aantal kritische en strenge uitspraken had gedaan over het Logistiek Platform Limburg (LPL). Ze stelde dat er meer output moest komen en de mensen vonden dat onheus en onterecht. U bent aangetreden tijdens een lunchcauserie, ik denk dat het Verbond van Kristelijke Werkgevers en Kaderleden (VKW) er de organisator van was. In dezelfde periode hebt u ook via het Limburgse staatsblad, Het Belang van Limburg, de mobiliteitscijfers bekendgemaakt. Het was in elk geval de periode dat er heel veel werd gesproken over mobiliteit en logistiek – maar wanneer gebeurt dat trouwens niet?

Zowel dit land, als de regio Vlaanderen en in het bijzonder de provincie Limburg zijn draaischijven op het vlak van logistiek. Cushman & Wakefield deden een onderzoek in 61 regio's en in 2008 stond Vlaanderen op de tweede plaats, nu op de zevende. Wallonië doet het vandaag zelfs iets beter dan Vlaanderen, niet iedereen hoort dat graag, maar het is de realiteit. Ik ben met een aantal mensen uit mijn partij op werkbezoek geweest in de binnenhaven van Luik. Ze zijn daar heel wat van plan. Dat is gezonde competitie. We zullen ons best moeten doen om hen in te halen. Het is een goede zaak dat zij het op een aantal domeinen goed doen, maar dat moet ons aansporen om niet bij de pakken te blijven zitten.

Voor Limburg alleen al gaat het in die sector over 10.000 arbeidsplaatsen en 440 bedrijven. Het is eigenlijk een groeisector. Dat blijkt ook uit de mobiliteitscijfers die u bekend hebt gemaakt in de periode van uw optreden bij Move It, want de toekomstcijfers voor het goederenverkeer geven op 20 jaar tijd een groei van 60 procent.

We moeten nog een tandje bij steken op het vlak van infrastructuur om de uitdagingen aan te kunnen die letterlijk en figuurlijk op onze weg komen te liggen. Er zijn een aantal dingen bezig, ook in Limburg, zoals het klaverblad en we hebben in deze commissie al heel vaak gepraat over de E313 en de E314, en de noord-zuidverbinding is ook nooit ver weg. Het laatste is daarover nog niet gezegd.

Vlaanderen heeft de neiging, en dit is een algemeen politieke beschouwing, om een beetje te berusten in zaken waarin we een voorsprong hebben opgebouwd. Ik gebruik het beeld van de logistiek, want daarin waren we ook een lange tijd koploper, hier in het koninkrijk. Wij worden vandaag door onze bureaus ten zuiden van de taalgrens, door onze Franstalige landgenoten, door Wallonië, voorbijgestoken op het vlak van de logistiek.

Willen we daar verder in groeien, willen we alle opportuniteiten verder benutten, dan is het inzetten op verdere innovatie en onderzoek ook op het vlak van de logistiek, heel erg belangrijk. We vernamen nu via de media – dat zeg ik er bij, want dat is de bron – dat het LPL nu minder investeert in op logistiek gericht onderzoek en ontwikkeling dan 5 jaar geleden. Volgens viceminister-president Lieten is dit “not done” en dient het Logistiek Platform Limburg zijn rol beter te vervullen.

Als een collega van u daarover uitspraken doet, want de link tussen logistiek en mobiliteit is in één adem gelegd, een heel belangrijke minister in de regering, dan is dat toch ook het standpunt van de Vlaamse Regering, vandaar de volgende vragen.

Kunt u enige concrete duiding geven op welk vlak het LPL ten opzichte van zijn huidige doelstellingen te kort schiet of zou schieten? Zijn er doelstellingen die er volgens u bij moeten komen, en zo ja, wat is dan de termijn waarbinnen ze moeten worden gehaald?

Het Logistiek Platform Limburg wordt gefinancierd door een conglomeraat van instanties: de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) Limburg, gemeenten, bedrijven, Europa via het Europees Fonds voor Regionale Ontwikkeling (EFRO), maar ook het Vlaamse Gewest. Is het dan niet aan u, als minister bevoegd voor Mobiliteit, om voor de nodige middelen te zorgen om voldoende te kunnen investeren in op logistiek gericht onderzoek en ontwikkeling?

Ik heb nog een beschouwing van eerder algemeen politieke aard. Tijdens de plenaire vergadering van 18 maart kregen we de boodschap mee van minister Muylers dat de begroting een gedeelde verantwoordelijkheid is van de hele Vlaamse Regering en niet enkel van de minister van Begroting, en dat is een normale stelling. Vindt u dan ook niet dat de huidige besparingen door de Vlaamse Regering in onderzoek en ontwikkeling in het algemeen, in schril contrast staan met de stelling van de Vlaamse Regering dat het niet kan dat er minder geïnvesteerd wordt in op logistiek gericht onderzoek en ontwikkeling?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Vandaag worden de acties en projecten op het vlak van logistiek in Vlaanderen in kaart gebracht. Daartoe behoren de acties en projecten van de verschillende POM's en de hieraan gerelateerde logistieke platforms. Het doel is het wegwerken van de versnippering die er bestaat in heel Vlaanderen en niet alleen in Limburg – binnen het logistiek forum tiert dat welig – inzake logistieke activa, en het samenbrengen onder het logistieke beleid voor Vlaanderen, Flanders Logistics. Flanders Logistics wil invulling geven aan die nood tot coördinatie en afstemming van de logistieke initiatieven. Er zijn zeven thema's binnen Flanders Logistics. Naar aanleiding van de beleidsnota heb ik daar vrij uitvoerig uitleg over gegeven.

Binnen de structuur van Flanders Logistics is er een niet onbelangrijke plaats weggelegd voor bestaande initiatieven en organisatie. Daartoe behoren absoluut de POM's. Ze geven mee invulling aan het Vlaamse logistieke beleid op een samenhangende en complementaire manier. Het is absoluut niet de bedoeling om die initiatieven van de POM's of welke andere initiatieven ook, plots allemaal centraal aan te sturen. Elke organisatie geeft een eigen invulling aan de centrale thema's van Flanders Logistics. De POM's spelen een belangrijke rol in de lokale vertaling van de onderzoeksresultaten en geïdentificeerde knelpunten.

Het is wel van belang dat alles wat inzake logistiek wordt ontwikkeld, inspeelt op de zeven centraal gestuurde thema's, maar de taak van een POM is uitvoering te geven aan wat binnen Flanders Logistics als hoofdthema leeft. Lokale doorvertaling behoort daarbij. De werkgroepen van het Logistiek Platform Limburg leunen sterk aan bij de centrale thema's van Flanders Logistics. Ze geven invulling vanuit een lokale invalshoek, maar dat is ook normaal. Het is ook het Logistiek Platform Limburg. Daar zit de werkgroep in die de beschikbaarheid van de bestaande en nog te ontwikkelen bedrijventerreinen in Limburg en het opleidingsaanbod inzake logistieke opleidingen inventariseert.

Het Logistiek Platform Limburg werkt voor heel wat projecten samen met het Havenbedrijf Antwerpen. Dat is ook normaal, omdat alles wat van Antwerpen komt en wat weg moet, daar moet passeren, zeker als het gaat over initiatieven die de modal shift moeten bevorderen tussen Antwerpen en Limburg. Daarvoor moet je natuurlijk samenwerken.

Die samenwerking met het Havenbedrijf Antwerpen is een goed voorbeeld van een gerichte invulling volgens ligging en klemtonen. Nadat Flanders Logistics geherstructureerd is, zijn we nu al die initiatieven in kaart aan het brengen, niet alleen in Limburg, maar overal in Vlaanderen, met het doel daar een samenhangend en coherent geheel van te maken dat niet versnipperd, maar versterkt.

De nota Flanders Logistics is een paar weken geleden meegedeeld aan de Vlaamse Regering, waardoor we nu kunnen werken aan die heel concrete doorvertaling. Alle mededelingen en beslissingen worden niet automatisch naar het parlement gestuurd. Het gaat hier over een mededeling die is goedgekeurd door de Vlaamse Regering en die publiek consulteerbaar is.

Het is absoluut niet de bedoeling om te sturen. Anderzijds verwacht ik dat, wat de concrete uitwerking van de initiatieven betreft, de objectieven van Flanders Logistics ten uitvoer worden gebracht. Voor de samenwerking met Antwerpen werd een plangroep opgericht die waakt over de verschillende acties en die kan bijsturen.

Tot slot is er vanaf 1 april 2010 voor het Logistiek Platform Limburg een nieuwe logistiek manager aan de slag gegaan die de projectleiding voor de verschillende werkgroepen op zich zal nemen. Dat is met het oog op de goede sturing.

Voor de afstemming tussen de verschillende initiatieven van de verschillende provincies, bestaat er een InterPom. De voorzitter van deze InterPom, Luc Broos, maakt op zijn beurt deel uit van de Task Force van Flanders Logistics (Land). Zo krijg je een doorvertaling vanuit Flanders Logistics naar het actieterrein.

Tot slot is er ook een Task Force Vlaamse overheid - POM's, die waakt over de afstemming tussen het Vlaamse beleid en de initiatieven van de POM's, en die regelmatig informatie uitwisselt. Dat zal zo blijven in de toekomst. De doelstellingen van het Logistiek Platform Limburg werden geformuleerd op basis van het studiewerk 'Logistieke poort Limburg'. Die zijn ambitieus. Ik heb ze mee als bijlage.

Een aantal specifieke projecten die aansluiting zouden kunnen geven op het Vlaams beleid, moeten verder worden bekeken. De uitdaging bestaat erin te komen tot een coherent geheel van acties tussen alle bestaande organisaties waaronder de POM's, het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL), het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) en het Vlaams logistiek beleid.

Die inventarisatie gebeurt. We moeten van elk project bekijken hoe het aansluit bij de doelstellingen van Flanders Logistics.

Ik heb de financiering van de werkgroepen van het Logistiek Platform Limburg meegebracht. Het is de bedoeling, mijnheer Keulen, de beschikbare middelen optimaal in te zetten. Wanneer ik Flanders Logistics wat heb hertimmerd en probeer de POM's te zien als diegenen die uitvoeren op het terrein, dan is het van belang dat we niet versnipperen en dat we geen dubbel werk doen. Als er studiewerk is gebeurd, wordt dat aanvaard en wordt er gewerkt aan de concretisering van de projecten.

Meer nog dan vroeger moet worden geprobeerd om projectonderzoeken heel concreet te vertalen naar praktische projecten.

Vlaanderen moet zich voor de toekomst vooral focussen op kwaliteit, toegevoegde waarde. We moeten ons proberen te onderscheiden door innovatieve en duurzame logistiek.

Het Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen beschikt voor een periode van 5 jaar over 2,5 miljoen euro om de nodige academische ondersteuning te bieden. Daarnaast beschikken de competentiepolen VIL in Antwerpen en VIM in Limburg beide over de nodige middelen om via doelgerichte projecten innovaties in logistiek uit te werken en vorm te geven.

Tot slot wordt binnen de Werkgroep Innovatie en ICT van het Logistiek Platform Limburg gezocht naar innovatieve logistieke ideeën in samenwerking met het Innovatiecentrum Limburg. Deze werkgroep werkt onder andere aan slimme track and trace op drie niveaus: pallet, container en trailer.

Men bekijkt de mogelijkheden van een zogenaamde superdatabank die logistiek onderzoek bundelt, gaande van onderzoek naar projecten, infrastructuur tot resultaten van samenwerking tussen bedrijven.

We mogen vooral niet versnipperen. We moeten bundelen en centraliseren. Elke concrete actie op het terrein moet de uitvoering zijn van een van de centrale pijlers. We moeten geen dubbel onderzoekswerk doen. Op die manier komen we tot een efficiënte inzet van middelen en vermijden we versnippering van de financiële middelen. Dat is de bedoeling voor de komende jaren. Dit proces vraagt echter tijd. Een paar weken geleden is de mededeling goedgekeurd. Pas nu kan worden gewerkt aan de concrete implementatie en de samenwerkingsverbanden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u antwoordt niet of vaag op mijn specifieke vragen. U zegt dat we beter niet kunnen versnipperen en dat de zaken beter kunnen worden gebundeld. Coherentie, samenhang, het zijn algemene principes waar men altijd moet achter staan, los van politieke opvattingen. Belastinggeld is de brandstof waarmee een overheid dingen laat gebeuren.

Daar kan ik niets tegen hebben. Maar als ik mij een beeld probeer te vormen van wat u nu vindt over de LPL, zegt u niet dat ze niet verdienstelijk zijn, maar eigenlijk probeert u vooral te zeggen dat er in het landschap heel veel beweegt op het vlak van onderzoek en dat er mensen bezig zijn om een aantal zaken van dichtbij te onderzoeken. Er moet inderdaad wat orde worden gebracht in het bos.

Maar eigenlijk laat u in het midden wie daar in de toekomst welke specifieke taken kan uitvoeren. Wat dan eventueel een plaats onder de logistieke zon is voor dat LPL, laat u eigenlijk in het midden. U komt met een heel brede beschouwing, maar u antwoordt niet echt concreet op de vragen. Ik blijf daar dus op mijn honger zitten. Niemand kan op zich niets hebben tegen het principe dat men tegen versnippering is, dat men geen dubbel werk wil doen, dat men zaken ook daadwerkelijk toegevoegde waarde wil geven. Wie zou daartegen kunnen zijn?

Op basis van de bekommernis en de kritische noten die door uw collega-minister Lieten zijn geformuleerd aan het adres van het LPL, heb ik u een aantal specifieke vragen gesteld. Maar de vis wordt hier een beetje verdrongen in een aantal op zich zeer oorbare algemene beschouwingen. Wat mijn specifieke vragen betreft, blijf ik op mijn honger zitten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, u vraagt mijn reactie op de uitspraken van minister Lieten. Ik heb mijn beschouwing gegeven over hoe ik als minister, bevoegd voor Logistiek, het logistieke landschap graag wil duiden. Het is niet mijn bedoeling om alles centraal aan te sturen. Daarmee doe je afbreuk aan wat er op het veld gebeurt. Ik vind wel dat er wat meer synergie kan gebeuren in wie wat doet. Daar is mijn aandachtspunt vooral dat op het terrein niet allerhande onderzoeken opnieuw gebeuren, terwijl ze eigenlijk al gebeurd zijn, onder andere door een van onze steunpunten. Je ziet vandaag dat er heel wat vragen binnenkomen bij de steunpunten vanwege organisaties die op het terrein zaken moeten doen. Zij vragen om iets te onderzoeken, maar het is al onderzocht. We moeten proberen om daar naar efficiëntie te streven.

U vraagt wat minister Lieten bedoelde. Ik heb enkel het persartikel gelezen, meer niet. Ik heb haar ook niet gehoord.

De heer Marino Keulen: U bent wel minister van Logistiek.

Minister Hilde Crevits: Ik heb u mijn beschouwing daarover gegeven. Ik heb u gezegd wat volgens mij de boodschap is. Ik heb ook gezegd dat we er nog niet zijn. Dat is ook gebleken uit de beleidsnota. Voor mij is het van belang dat ik eerst Flanders Logistics goed probeer te ordenen, en dat ik goed bekijk hoe we die kennisopbouw organiseren. En dan kom je tot de realisaties op het terrein: de samenwerking met VIM, VIL en de POM's. U weet dat minister Lieten bevoegd is voor het VIM. Zij heeft als lid van deze Vlaamse Regering de mededeling over Flanders Logistics goedgekeurd.

Ik heb geprobeerd u een schets te geven van hoe ik het logistieke landschap en de werking van alle logistieke spelers in de toekomst zie, maar ik kan natuurlijk niet zeggen wat minister Lieten precies bedoelde toen ze dat heeft gezegd. Ik heb de toespraak niet gehoord. Ik heb enkel het krantenartikel gelezen.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: U hebt het over VIM, VIL en POM's. In Limburg begrijp ik die opsomming, maar ik neem aan dat de havenbedrijven van Antwerpen, Gent en Zeebrugge ook belangrijke actoren zijn.

Minister Hilde Crevits: Ja, maar de havenbedrijven maken deel uit van Flanders Port Area. Het zou nuttig zijn dat u die mededeling eens goed doorneemt. Je hebt die nieuwe structuur, waarbij de havenbedrijven deel uitmaken van een van de vier poten, terwijl de POM's als such geen deel uitmaken van een van de vier poten. Zij zijn wel de spelers op het terrein die heel concreet acties gaan uitvoeren. Je hebt enorm veel spelers die daar hun rol spelen. Maar het is van belang dat de wederzijdse samenwerking stevig uit de kluiten gewassen is en goed op poten staat. Er is op organisatorisch vlak nog wat werk, om te weten wie wat weet, wie waarmee bezig is op welk terrein. Hoe kunnen we vermijden dat het warm water 27 keer opnieuw wordt uitgevonden? Hoe kunnen we ervoor zorgen dat de kennis snel verspreid raakt naar de anderen?

En het is evident dat de havenbedrijven heel belangrijke spelers zijn. Ze zijn trouwens niet alleen vertegenwoordigd in Flanders Port Area, maar ook in Flanders Logistics, de koepel die erboven werd gebouwd. Dit staat allemaal in de nota en er werd ook een schema in opgenomen van wie wat waar doet of kan doen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, in het politieke kader waarbinnen we werken, is dat toch heel normaal. Een minister, en niet van de minste, doet een uitspraak. Het is sowieso vrij vreemd dat in Limburg een Limburgse minister zich heel kritisch uitlaat over een Limburgs initiatief. Dat moet absoluut kunnen, dat moet zelfs meer gebeuren, maar dit is eerder een boodschap voor intern Limburgs gebruik.

Als die minister dan een uitspraak doet op een terrein waarvoor eigenlijk een collega bevoegd is, dan denk ik dat een lid van het parlement de normale politieke reflex mag hebben om te vragen of de bevoegde minister de opinie van de collega-minister deelt. Dat is eigenlijk mijn bekommernis.

Hoe ziet u de toekomst van het initiatief LPL? We zeggen allemaal dat we zwaar moeten inzetten op logistiek en ik denk dat u daarvoor een breed draagvlak hebt in dit parlement. U hebt gelijk dat er zich vandaag heel wat actoren op dat terrein bewegen. Dat klopt, want ook voor de wereld van de universiteiten, voor de wereld van het toegepast onderzoek, is dat een nieuw speelveld, ook om zichzelf nuttig te maken, en vaak hebben ze ook nuttige informatie te leveren. Welke plaats ziet u in de toekomst voor de LPL? Dat is wat mij beweegt en daarover zit ik, los van de algemene beschouwingen die u hebt gemaakt, nog met vragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de logistieke toekomst van Limburg

Huidige werkgroepen Logistiek Platform Limburg

Het Logistiek Platform Limburg (LPL) bestaat uit **5 werkgroepen**:

- Bedrijventerreinen
- Optimalisering Hinterlandverbindingen
- Marketing - & Promotie
- Opleiding – Kennis – Arbeidsmarkt
- Innovatie & ICT

De werkgroepen Bedrijventerreinen, Optimalisering Hinterlandverbindingen en Marketing- & Promotie zijn opgericht naar aanleiding van de samenwerkingsovereenkomst tussen Limburg en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen (GHA) ter realisatie van de Extended Gateway. In het kader van deze overeenkomst is ook een Plangroep GHA-LPL opgericht. Deze Plangroep volgt de acties van de 3 werkgroepen op, stuurt bij indien nodig en rapporteert aan de Beheersgroep GHA – LPL.

Hieronder vindt u per werkgroep een korte weergave van de belangrijkste realisaties/acties tot op heden.

Werkgroep Bedrijventerreinen

- Logistieke bedrijventerreinen in Limburg geïnteriseerd in de catalogus 'Logistieke bedrijventerreinen'. Deze bedrijventerreinencatalogus werd tijdens Move It Expo (f17-18-19 maart jl.) voor het eerst ter beschikking gesteld. Link naar de digitale versie van deze bedrijventerreinencatalogus wordt binnenkort op de website www.locateinlimburg.be geplaatst.
- In kader van de samenwerkingsovereenkomst tussen Limburg en het GHA werden de volgende clustergemeenten bezocht door POM Limburg (Diensten Ruimtelijke Economie en Logistiek) en het GHA: Genk, Ham, Beringen, Tessenderlo, Tongeren en Lanaken. Omwille van het uitblijven van concrete vragen en voorstellen van de gemeenten tijdens deze kennismakingsgesprekken, worden de participatiemogelijkheden voor het GHA nu ad hoc bestudeerd op basis van concrete vragen van bedrijven en clustergemeenten.

Werkgroep Optimalisering Hinterlandverbindingen

- Bijeenkomst van inland terminals gelegen langs het Albertkanaal (as Antwerpen – Limburg) georganiseerd om de huidige problematiek van wachttijden in de zeehavens, concurrentie, volumes ... en eventuele samenwerkingsmogelijkheden te bespreken. Deze bijeenkomst vond plaats op 16 oktober 2009 in nv De Scheepvaart. Uit deze bijeenkomst en uit andere vergaderingen van deze werkgroep is vooral gebleken dat er nood is aan sensibilisering van verladers, expediteurs en transporteurs voor modal shift.
- Projectvoorstel 'Limburg Multimodaal Hinterland' ingediend voor ViA-subsidiëring in november 2009. Dit projectvoorstel is niet weerhouden voor ViA-subsidiëring. Het projectvoorstel betreft een sensibiliseringscampagne om verladers, expediteurs en transporteurs uit het Rheinland en het Ruhrgebied te stimuleren meer gebruik te maken van binnenvaart en spoorvervoer (modal shift). Containertellingen leren dat nog steeds zo'n 300.000 TEU op jaarbasis (telling PBV en GHA 2007) unimodaal via de weg naar de provincie Limburg gereden worden, evenals 600.000 TEU naar Rheinland Westfalen en 140.000 TEU naar Rheinland-Pfalz. Het voorstel voor de sensibiliseringscampagne is 3-ledig: film, brochure, evenement. Bedoeling is dat het wegtransport voor containers blijft bestaan voor het traject Duitsland – Genk, maar dat containers via binnenvaart worden vervoerd voor het traject Genk – Antwerpen.

- Momenteel ondernemen enkele leden van de werkgroep samen met POM Limburg een aantal initiatieven om de modal shift van transporten uit het Rheinland en het Ruhrgebied naar Antwerpen te stimuleren. In het kader van deze actie hebben reeds gesprekken (naar aanleiding van presentaties en simulatieoefeningen) met de IHK's uit het Rheinland plaatsgevonden. Commissies van de IHK's uit het Rheinland zullen eind juni een bezoek brengen aan inland terminal Haven Genk. Verder heeft deze werkgroep ook een aanbod gekregen om een artikel te publiceren in het magazine van de IHK's uit het Rheinland. Verder willen we in het najaar een (netwerk)evenement organiseren voor geïnteresseerde verladers, expediteurs en transporteurs uit het Rheinland en het Ruhrgebied. Bedoeling is dat een vervoersdeskundige of consultant audits bij geïnteresseerde bedrijven zal uitvoeren om deze bedrijven zo te ondersteunen bij de overgang van wegtransport naar binnenvaart.

Werkgroep Marketing & Promotie

- Het GHA en het LPL voeren samen promotie om Limburg te promoten/profileren als geschikt hinterland van de haven van Antwerpen. Gezamenlijke promotie van de logistieke troeven van Limburg en de Extended Gateway Antwerpen – Limburg. Zo werd onlangs door de werkgroep een multimedia PowerPoint presentatie gerealiseerd om de Extended Gateway Antwerpen – Limburg te promoten. Downloaden van de multimedia PowerPoint presentatie 'The Port of Antwerp and its Extended Gateway Limburg' kan via de link: <http://www.pixelperfect.be/pom/PPPEXTGTWAY.zip>
- Voorbereiding marketingevenement in de haven van Antwerpen tijdens het najaar 2010. Tijdens dit evenement kunnen Limburgse bedrijven kennismaken met de haven van Antwerpen en netwerken met Antwerpse havenbedrijven.

Werkgroep Opleiding – Kennis – Arbeidsmarkt (OKA)

- 6 beroepscompetentieprofielen opgesteld en getoetst via een klankbordsessie voor bedrijven en een klankbordsessie voor het onderwijs en opleidingverstrekkers. Deze zes competentieprofielen vindt u terug via de website www.logistieklimburg.be luik logistieke opleidingen en beroepen. Bedoeling is om de arbeidsmarkt en het opleidingsaanbod beter af te stemmen op de (toekomstige) behoeften van de sector transport, distributie en logistiek. Concrete voorbeelden van aanpassingen van het opleidingsaanbod op basis van de competentieprofielen zijn de module teamleader bij bachelor opleiding logistiek aan de Provinciale Hogeschool Limburg (PHL) en VDAB-opleidingen magazijnbediende en magazijnmedewerker (zie artikel uit Het Belang van Limburg in bijlage).
- Brochure 'Move Your World' om de sector transport, distributie en logistiek te promoten en de instroom in logistieke opleidingen te verhogen (zie bijlage). Doelgroep: laatstejaarsleerlingen secundair onderwijs (ASO economie – wiskunde, ASO economie – moderne talen, TSO handel, BSO kantoor en BSO logistieke richtingen). Deze brochure werd midden februari 2010 verspreid naar het secundair onderwijs. POM Limburg koos ervoor om de brochure vóór aanvang van de SID-IN beurs (25-26-27 februari) in Limburg te verspreiden zodat de leerlingen reeds over het logistiek opleidingsaanbod in Limburg beschikten en tijdens de beurs de mogelijkheid hadden om gericht informatie te vragen.

Werkgroep Innovatie & ICT

- Via een brainstormingsessie o.l.v. het Innovatiecentrum Limburg zijn midden 2009 twee projectideeën weerhouden.
 - Projectidee 1: Superdatabase voor logistiek met een zoekmachine
 - Projectidee 2: Slimme track & trace op 3 niveaus (pallet, container, trailer) – business case
- Momenteel bestudeert de werkgroep hoe deze projectideeën tot concrete projectvoorstellen kunnen worden uitgewerkt. Ook zal er door de werkgroep worden bestudeerd hoe het projectidee van de superdatabase voor logistiek naar een overkoepelend

Vlaams niveau kan worden gebracht. Het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) is bereid hierin een superviserende en/of coördinerende rol te spelen.

Financiering Logistiek Platform Limburg

De werking en de acties van de werkgroepen van het LPL kaderen binnen het EFRO-project 386 'InterPOM Project Logistiek' en worden gefinancierd door:

- EFRO-subsidiëring (40%)
- Hermesfonds Agentschap Ondernemen (ViA) (24,49%) → Vlaams Gewest
- Co-financiering Provincie Limburg (118.800 EUR = 6,05% van de totale projectkost van 1.963.250 euro)
- POM Limburg (79.200 euro = 4,03% van de totale projectkost van 1.963.250 euro)

Projectperiode: 01/07/2009 – 30/06/2011

Projectkost voor POM Limburg: 528.000 euro

Sinds de opstart van het EFRO-project 386 'InterPOM Project Logistiek' wordt er geen lidgeld meer gevraagd. Het LPL wordt dus niet door bedrijven en gemeenten gefinancierd.

■