



Vlaams
Parlement

vergadering **C176 – OPE13**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 maart 2011

INHOUD

| | |
|---|----|
| Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de achterstand bij het wegwerken van de zwarte punten - 1463 (2010-2011) | 5 |
| Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de strooizoutvoorraden en de controle erop - 1311 (2010-2011) | 16 |
| Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slimme kilometerheffing en de negatieve impact hiervan op de Vlaamse havens - 1327 (2010-2011) | |
| Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Nederlandse reacties op het politiek akkoord tussen de drie gewesten over de kilometerheffing - 1329 (2010-2011) | 23 |
| Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot de proef met zogenaamde ecocombi's na de uitlatingen van de federale staatssecretaris voor Mobiliteit - 1373 (2010-2011) | |
| Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ecocombi's - 1433 (2010-2011) | 30 |
| Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nevenactiviteiten van De Lijn - 1391 (2010-2011) | 33 |
| Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de belbus - 1076 (2010-2011) | |
| Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezettingsgraad van belbussen - 1392 (2010-2011) | 36 |
| Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 3000 verlichtingspalen aangetast door betonrot - 1394 (2010-2011) | |
| Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vervangen van 3000 versleten betonnen verlichtingspalen - 1401 (2010-2011) | |
| Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staat van betonnen verlichtingspalen en de vervanging ervan - 1408 (2010-2011) | 42 |

| | |
|--|----|
| Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de studies over tolheffing - 1399 (2010-2011) | 48 |
| Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne van de FOD Mobiliteit 'Go For Zero' - 1413 (2010-2011) | 52 |
| Bijlage | 54 |
| Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de standaardisering van laadpalen en de laadmogelijkheden voor elektrische wagens - 1434 (2010-2011) | 55 |

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de achterstand bij het wegwerken van de zwarte punten - 1463 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, collega's, ik zal niet te diep ingaan op het verslag van het Rekenhof over het wegwerken van gevaarlijke punten en wegvakken in Vlaanderen (Zie *Parl. St.* VI. Parl. 2010-11, nr. 37-J/1).

Minister, dat zou niet correct zijn omdat u moet voortgaan op de vragen die ik u heb gesteld. Dat was naar aanleiding van een andere persmededeling die u hebt gedaan over het onderzoek dat u had aangevraagd bij het Steunpunt Verkeersveiligheid.

Naar aanleiding van een reeks zware ongevallen heeft de Vlaamse Regering in 2003 een lijst opgemaakt met zwarte punten. Deze zwarte – of gevaarlijke – punten werden geselecteerd op basis van de ongevallenlocaties. De toenmalige minister voor Openbare Werken en Mobiliteit had de bedoeling om over vijf jaar de gevaarlijke punten weg te werken teneinde een grotere verkeersveiligheid te bewerkstelligen.

Dat is natuurlijk een nobele doelstelling. Maar, collega's, met de voorziene 100 miljoen euro per jaar, verdeeld als telkens 20 miljoen euro over de vijf provincies, bleek de bedoeling om de zwarte punten binnen de vijf jaar weg te werken, onhaalbaar. Niet omdat de aanpak van het project te duur werd ingeschat, maar wel omdat over het contract – en dat mogen we hier toch stellen – slecht onderhandeld was. Daardoor konden bijkomende deelcontracten worden afgesloten. Ik zal hier niet te ver over uitweiden, maar één ding is wel zeker: het Rekenhof zal ons hierover meer uitleg komen geven. Dan zal een en ander wel duidelijk worden.

Nu kunnen we wel zeggen dat er bij het afsluiten van het contract toch enig amateurisme aan de dag is gelegd. Dat heeft ertoe geleid dat het budget voor de effectieve heraanleg van zwarte punten vandaag zeer ontoereikend is. Daardoor worden we met een grote achterstand geconfronteerd. Bijna de helft van de weg te werken zwarte punten is niet gerealiseerd. Dat is louter theoretisch. In de praktijk betekent dit, collega's, dat er nog zeer veel zware ongevallen zijn met de dood tot gevolg. Wij moeten daarom erkennen dat deze situatie niet juridisch of technisch-financieel, of hoe we het ook noemen, maar wel op menselijk vlak misdadig is. Hoeveel minder slachtoffers zouden er zijn gevallen indien de toenmalige minister degelijk werk had gemaakt van een sluitend contract? Minister, ik heb u nog in een persmededeling naar aanleiding van opnieuw een ernstig ongeval horen zeggen dat elk ongeval er een te veel is. Dat is ook zo.

Minister, u hebt vorig jaar bij het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken een evaluatie gevraagd van de aanpak van de zwarte punten. De opdracht tot een evaluatieonderzoek werd aan de Universiteit Hasselt gegeven. Minister, het is mij niet duidelijk of deze studie inmiddels is afgerond. Het instituut meldde in mei 2010 dat het zeer moeilijk was om analyses te maken over de aanpak van de gevaarlijke punten door het ontbreken van ongevallengegevens. Minister, dat blijkt in uw beleid een oud zeer te zijn. U moet in bijna elk punt aanhalen dat het heel moeilijk is om een beleid te sturen als u geen degelijke ongevallencijfers hebt. Het wordt dus hoog tijd dat Vlaanderen het heft in eigen handen neemt om een ongevallenregistratie en een ongevallensysteem op poten te zetten. U weet dat wij hierover een resolutie hebben uitgewerkt en ik hoop dat die een van de volgende weken ter stemming kan worden voorgelegd.

Minister, ik zal mij vandaag beperken tot de vragen die ik heb voorbereid. Ik hoop dat u volgende week meer uitleg kunt verschaffen naar aanleiding van de opmerkingen van het Rekenhof, die toch wel bijzonder pijnlijk zijn maar waarvan we weten dat u er niet de volle

verantwoordelijkheid voor draagt. U bent het slachtoffer van een zeer slecht contract waarover door uw voorganger, de heer Steve Stevaert, werd onderhandeld. U moet vandaag, of dan toch zeker volgende week, verantwoording afleggen voor een slecht beleid van iemand anders. Minister, met mijn vragen wil ik meer vernemen over uw aanpak van de zwarte punten, en wil ik weten hoe het nu verder moet en welke maatregelen u hiervoor zult nemen of intussen al genomen hebt.

Minister, in hoeverre is die studie van het steunpunt over de evaluatie van de zwarte punten afgerond? Te meer omdat zij spreken over ongevallengegevens die pas begin 2011 zouden worden vrijgegeven? Twijfelt u aan de correctheid van de indeling van de zwarte punten? Want u zou dat ook laten natrekken. Zal er in opvolging van deze studie een herziening komen van de nog opnieuw aan te leggen zwarte punten? Erkent u dat het voorziene bedrag van 100 miljoen euro ontoereikend was om de zwarte punten binnen een periode van vijf jaar weg te werken? Bent u van mening dat door het zorgvuldiger afsluiten van het contract met de Tijdelijke Vennootschap Veilig Verkeer Vlaanderen (TV 3V) of een andere gegadigde de voorziene 100 miljoen euro wel toereikend zou zijn geweest? Wat zijn de concrete redenen waardoor de zwarte punten niet weggewerkt zijn? Wij kennen ondertussen uiteraard het budgettaire probleem, maar zijn er volgens u nog andere problemen? Ik las in een persmededeling van het Steunpunt Verkeersveiligheid dat de heer Brijs stelde dat de onteigeningen een groot probleem vormen. Dat kennen we ook uit andere dossiers, bijvoorbeeld bij de aanleg van fietspaden.

Minister, bij het afsluiten van het contract werd gesproken over 100 miljoen euro per jaar. Dan wordt dat verdeeld over provincies. Waarom verdeelt men de middelen gelijk? Is het niet beter om de meest kritieke zwarte punten het eerst aan te pakken, ongeacht de provincie? Ik verneem dat er slechts 31 van de 50 gevaarlijkste zwarte punten werden heraangelegd. Er is dus nog heel wat werk. In hoeverre zijn de nog overgebleven zwarte punten onderworpen aan criteria die een graad van gevaarlijkheid aantonen? Minister, wilt u deze punten prioritair aanpakken? Op welke manier wilt u een inhaalbeweging realiseren? Zult u uw aanpak heroriënteren, zoals het Rekenhof aanbeveelt?

De voorzitter: Zoals afgesproken in het begin van de vergadering: wij beperken ons tot de vraagstelling zoals deze is ingediend door de vraagsteller. Dat is ook in het belang van de aansluitende sprekers.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, het verslag van het Rekenhof zal volgende week ruimschoots aan bod komen. Toch wil ik het hebben niet alleen over de traagheid waarmee die zwarte punten worden gerealiseerd, maar ook over de kwaliteit van sommige zwarte punten. Ik geef twee voorbeelden. Ik ben volop bezig de andere voorbeelden in kaart te brengen. Ik hoop ze volgende week te kunnen meebrengen.

Het eerste voorbeeld is de heraanleg van een zwart punt in Tienen. Het gaat over een rotonde op het kruispunt van de zuidelijke ring met de Hannuitsesteenweg te Bost. Daar was oorspronkelijk een raming gemaakt van 2,6 miljoen euro. Uit cijfers die ik door middel van schriftelijke vragen heb verkregen, zou het uiteindelijke project daar meer dan 4 miljoen euro hebben gekost. De rotonde is nu zeven maanden open. Een collega-parlementslid, de burgemeester van Tienen, van sp.a, heeft de voorbije weken in de lokale pers gesteld dat deze rotonde, het aangepakte zwarte punt, onveilig is. Hij heeft ondertussen een brief gestuurd naar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) met de vraag om dat veiliger te maken. Ik citeer: "Burgemeester Logist vraagt een overleg met de Afdeling Wegen en Verkeer, want komende van de richting Sint-Truiden is er geen aanduiding dat er een rotonde volgt en wanneer bestuurders de rotonde op het linkse rijvak oprijden, zouden er problemen zijn met de veiligheid. Er is geen aarden berm beschikbaar en er is ruimtetekort op het rondpunt. Op deze plaats zou bijvoorbeeld een vangrail aangeraden zijn."

Minister, ik ken deze rotonde ook. De heer Logist heeft gelijk. Er zijn de voorbije maanden al vier automobilisten op die rotonde geknald. Als je 4 miljoen euro uitgeeft, als je zoveel geld meer uitgeeft aan een studiebureau en aan een project – en dan heb ik het nog niet over de vraag of die meerkosten terecht zijn of niet – en het is zeven maanden open en er gebeuren vier ongelukken en een collega-parlementslid van de meerderheid richt zich schriftelijk tot AWW om veiligheidsmaatregelen te vragen, dan vind ik dit – en ik verontschuldig mij voor mijn woordgebruik – ‘van de pot gerukt’.

Bij het tweede voorbeeld heb ik het vooral over de kwaliteit van het studiebureau. In Herentals is een zwart punt weggewerkt. Daar zou AWW onlangs veroordeeld zijn door de rechtbank wegens een gebrek aan een bouwvergunning en een bouwovertreiding. De drie grootste studiebureaus in Vlaanderen, Arcadis, Grontmij en Technum, hebben zich gefusioneerd in TV 3V. Dat is een megastudiebureau. De Beheersmaatschappij Antwerpen Mobiel (BAM) uitgezonderd, waar deze partners trouwens ook deel van uitmaken, hebben we nog nooit zo'n groot studiebureau gehad. Dat bureau heeft meer dan het dubbele ontvangen en heeft dan ook nog eens betwistbare erelonen ontvangen, waarbij het Rekenhof verklaarde dat de wet op de overheidsopdrachten overtreden werd. Minister, als ik dan te horen krijg dat AWW veroordeeld wordt voor een bouwovertreiding, dan durf ik de kwaliteit van de aanpak van die zwarte punten aan te kaarten. Volgende week zal ik een lijst meebrengen van een 18-tal andere zwarte verkeerspunten.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, ik zal u een vraag stellen over de situatie ter hoogte van het Sint-Gerardusinstituut in Diepenbeek. Nadien zal ik u ook nog een vraag stellen over het kruispunt van de Hasseltsesteenweg met de Kortessesteenweg in Kortesse. Voor alle duidelijkheid: ik kan uw vraag niet toelaten. Mevrouw Van den Eynde heeft een algemene vraag gesteld. De discussie gaat over algemeenheden. U kunt niet verwachten dat de minister kan antwoorden op uw vragen over verschillende concrete situaties.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, dat verwacht ik ook niet. Ik heb deze vragen vandaag gesteld in de hoop daar volgende week een antwoord op te krijgen. Want als ik deze vragen volgende week pas stel, wordt er gezegd dat de minister daar niet meteen op kan antwoorden. Als we 4 miljoen euro uitgeven en het vernietigend verslag van het Rekenhof lezen, vind ik dat terechte vragen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik wil mij hierbij aansluiten. (*Opmerkingen*)

Op de ring van Turnhout werden ook zwarte punten weggewerkt. (*Opmerkingen. Gelach*)

We hebben net het decreet besproken over de verkeersveilige uitrusting van ons wegennet. Dat werd beperkt tot ons hoofdwegennet. Wat een gemis is bij de 800 zwarte punten die men wou wegwerken, is de objectieve toets of ze veilig werden heringericht of niet.

Minister, we staan wat achter op de planning. Er wordt mij wel eens verteld dat men door de huidige ingrepen soms het probleem verplaatst naar het volgende kruispunt of een andere weg waar een nieuw zwart punt ontstaat.

Ik heb een dubbele vraag over het beleid. Kunnen we, ten eerste, op zoek gaan naar een onafhankelijke instelling die de veilige inrichting van de nieuwe op te lossen zwarte punten kan toetsen? Hebt u, ten tweede, zicht op een toename of verlegging van zwarte punten naar een andere plek, waardoor het probleem verschoven werd en mogelijk nog meer zwarte punten werden gecreëerd?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Peeters. De insteek naar die studie moet zijn op welke manier we die punten zo veilig mogelijk kunnen aanpakken. Dit hebben we ook al besproken bij de beheersovereenkomst met AWW. Dan komt de vraag naar de zwarte lijnen. We kunnen het probleem misschien veel efficiënter aanpakken door

twee trajecten, het programma over de zwarte punten en het project dat in het structureel onderhoud zat, samen te nemen. Gaat de studie die werd besteld bij het Steunpunt Verkeersveiligheid een antwoord bieden op de vraag hoe we de zwarte punten of zwarte lijnen beter en efficiënter kunnen aanpakken?

De voorzitter: Mevrouw Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zal mij vandaag, zoals gevraagd, beperken tot het hoofdthema. Dat is namelijk de vraag naar de grotere kost en langere duur. De punctuele behandeling van het Rekenhof en de juridische problemen die worden aangekaart, zijn iets te ingewikkeld om hier dieper op in te gaan.

Het is inderdaad goed dat er vandaag al wat vragen worden gesteld in aanloop naar de behandeling van het verslag van het Rekenhof.

Ik geloof dat de indeling en het prioriteren van die zwarte punten correct is. Maar ik zal u uitleggen hoe dat tot stand is gekomen. In 2002 vertelde men dat men op vijf jaar tijd 800 punten wou wegwerken, maar men wist op dat moment eigenlijk niet welke punten dat waren. Het studiebureau heeft de opdracht gekregen die punten te bepalen.

Het is een goed beeld om aan de verkeersveiligheid te werken. Maar toen men in 2002 vertelde dat men 800 punten wou aanpakken en men daarop de kosten berekende, zonder te weten over welke punten het precies ging, had men eigenlijk al kunnen verwachten dat men in moeilijkheden zou kunnen komen.

Mijnheer Peeters, uw partij zat zelf in de regering toen er beslist werd met punten te werken. Op 19 juli 2002 is dat indertijd door de Vlaamse Regering beslist. Men had dat op voorhand al gezegd – en dat staat ook in het verslag van het Rekenhof. De toenmalige minister van Mobiliteit kreeg toen die opdracht op 20 november 2002, met akkoord van de hele regering.

Het was totaal nieuw voor de administratie. Vroeger wilde de administratie een punt herinrichten, stelde een studiebureau aan voor een plan en het werd door een aannemer uitgevoerd. Voor die 800 punten werd een gedelegeerd bouwheerschap toegepast. Dat betekent dat iemand anders het schetsontwerp maakt en zelfs bepaalt welke punten worden aangepakt.

De punten zijn op een goede manier geselecteerd, op basis van de meest objectieve en accurate gegevens die op dat moment beschikbaar waren. Helaas duurt het veel te lang voor we die ongevalgegevens hebben. Je kunt het wel vragen aan de politiezones. In het kader van de handhaving lukt het mij vrij goed om cijfers te krijgen. Maar ik wil dat we die sneller krijgen. Het zit in de pijplijn, maar ik kan nog niet zeggen of het is gelukt, want we zijn nog aan het onderhandelen.

Er is gewerkt op basis van de ongevallenstatistieken van drie jaar. Men houdt dus ongevallencijfers bij van drie jaar. Dat is verstandig. In de periodes 1997-1999, 1998-2000 en 1999-2001 heeft men de gevaarlijkste punten gedetecteerd. De ongevallenstatistieken zijn berekend met gemiddeldes over drie jaar om een representatieve aanduiding als gevaarlijk punt of gevaarlijke zone te hebben. Mevrouw Smaers, het waren niet enkel punten, men duidde ook zones aan.

Om gericht die gevaarlijke punten en zones aan te pakken is er een prioriteitswaarde bepaald: 5 keer een dodelijk slachtoffer, plus 3 keer een zwaargewond slachtoffer, plus 1 keer een lichtgewond slachtoffer. Als er een dodelijk slachtoffer was, gaf dat prioriteitswaarde 5, een zwaargewond slachtoffer prioriteitswaarde 3, lichtgewond 1. Zo ging men de aantallen optellen en kijken waar het het gevaarlijkst is. Een punt wordt gevaarlijk genoemd als het minstens 3 letselongevallen heeft gekend in 3 jaar tijd en er minstens een score van 15 wordt gehaald. Als die ongevallen zich niet op één punt voordoen maar binnen een bepaalde zone, bijvoorbeeld op dezelfde weg, wordt dat een gevaarlijke zone. Het zijn nog niet de lijnen, waar u naar verwijst, mevrouw Smaers, maar het is toch al breder dan een punt.

Zo zijn uiteindelijk 800 punten geselecteerd. Die selectie, collega's, is niet in één keer gebeurd. Er zijn vier jaarprogramma's opgemaakt. De laatste punten zijn vastgelegd op 27 september 2005. In 2002 is dus gezegd dat we er 800 zouden aanpakken, maar het heeft geduurd tot 2005 voor ze allemaal zijn vastgelegd. Ik heb het lijstje hier bij van hoeveel punten er op elk moment vastgelegd werden. Het is in vier keer gebeurd.

Het is vastgelegd, maar het kwam niet uit de lucht gevallen. Zoals er nu een taskforce handhaving is, was er toen een stuurgroep. De stuurgroep heeft de eerste 249 punten goedgekeurd op 12 maart 2003. De volgende 172 gevaarlijke punten zijn vastgesteld op 2 december 2003. De volgende 178 gevaarlijke punten zijn vastgelegd op 16 november 2004. De laatste 201 gevaarlijke punten zijn vastgesteld op 27 september 2005. De eerste op basis van de ongevallencijfers 1997-1999, de laatste met die van 1999-2001. Het voordeel was dat je iets recentere ongevallencijfers had. Op 27 september 2005 waren ze dus allemaal vastgelegd.

In de loop van het project is beslist om voor 9 gevaarlijke punten eerst een kortetermijnoplossing uit te werken en pas later een langetermijnoplossing. Daarom zijn er geen 800 gevaarlijke punten, maar 809. Er komen er dus 9 twee keer in de lijst voor, een keer voor een kleine oplossing en een keer voor een grote oplossing.

Die lijst is aangepakt, mevrouw Van den Eynde, en is niet herzien binnen het project wegwerken gevaarlijke punten. Het is ook niet de bedoeling die te herzien. De lijst ligt vast en blijft zo tot het project volledig is afgewerkt. Als we nieuwe ongevallencijfers hebben van 2008, kunnen we nieuwe lijnen, zones en punten bepalen, maar dat zal de prioriteitenlijst niet veranderen. Die punten moeten worden aangepakt.

Dat de lijst definitief vastligt, betekent niet dat er geen andere gevaarlijke punten worden aangepakt. Naast het budget van 100 miljoen euro voor die gevaarlijke punten, zijn er reguliere begrotingsmiddelen op het investeringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer. Om te kijken waar we moeten werken of onderhoud moeten doen, kijkt men ook naar de ongevallengegevens van de laatste drie beschikbare jaren, zoals ze door de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI) worden aangeleverd.

Binnen het kader van het ontwerp van decreet betreffende het beheer van verkeersveiligheid van weginfrastructuur wordt er werk gemaakt van verkeersveiligheid. Daarover hebben we het veertien dagen geleden uitgebreid gehad. De 800 punten liggen op gewestwegen. Het gaat niet over snelwegen, het genoemde ontwerp van decreet wel. Er is mij veertien dagen geleden gevraagd waarom ik dat nodig heb. Toen heb ik de heer Peeters geantwoord dat we voor de gewestwegen al de provinciale auditcommissies (PAC's), de provinciale vervoerscommissies (PVC's) en gelijkaardige commissies hebben. Maar het zwartepuntenverhaal heeft niets te maken met wat we doen voor de snelwegen. Het zijn twee verschillende dossiers.

Mevrouw Van den Eynde, uw tweede vraag gaat over de budgetten. In 2002 heeft men inderdaad gezegd dat men van start zou gaan met het project voor het wegwerken van zwarte punten en wegvakken in Vlaanderen. Toen werd een bedrag van 500 miljoen euro naar voren geschoven.

Het is goed dat ik u vandaag al vertel hoe men toen de berekening heeft gemaakt. In 2000 heeft men gezegd dat men 800 gevaarlijke punten wou aanpakken. Per punt werd in een gemiddelde kostprijs van 625.000 euro voorzien. Men heeft het ene bedrag vermenigvuldigd met het andere, en zo kwam men op 500 miljoen euro.

Niet onbelangrijk is dat een aantal kosten zoals die voor onteigening, elektromechanische installaties en studiekosten, niet in die raming zaten, men keek enkel naar de naakte kost om een project op het terrein uit te voeren. Bovendien – ik zeg het nu voor de derde keer – wist men op het moment van de budgetbepaling nog niet welke punten men precies wilde aanpakken. Er werd dus niet op voorhand bekeken dat er zeven waren op de A12 die een wellicht een beetje meer dan gemiddeld zouden kosten, en een aantal punten op een andere

plek die een beetje minder zouden kosten. Die dingen kon men niet weten, want de punten waren nog niet vastgelegd, enkel het totaalpakket.

De berekening werd dus op die manier gemaakt, maar er is ook de factor inflatie. Het Rekenhof erkent dit, en ook dit komt volgende week aan bod. Die is natuurlijk niet gelijk aan de compleet gestegen kostprijs, maar moet wel worden toegepast om de raming van tien jaar geleden te actualiseren aan het huidige prijsniveau.

Ook werden binnen het project voor het wegwerken van gevaarlijke punten een aantal complexe projecten aangepakt. Daarover hebben er geruime tijd heel wat discussies gelopen, er was geen eenvoudige of goedkope oplossing voorhanden.

Waar mogelijk koos men voor een integrale oplossing. Dat heeft tot gevolg dat een aantal projecten duurder uitgevallen zijn dan initieel werd gedacht op basis van de gemiddelde kost.

Het is goed dat we volgende week eens alles op tafel leggen. Ik zou tegen volgende week het overzicht van de 809 punten willen hebben met de ramingen zodat u met eigen ogen kunt zien wat elk project nu precies heeft gekost en wat de nog niet uitgevoerde projecten volgens de raming zullen kosten. Ik heb gevraagd aan het Agentschap Wegen en Verkeer om tegen volgende week al een nieuw rapporteringsmodel uit te werken. Misschien kunnen we in plaats van altijd via schriftelijke vragen te werken, een systeem uitwerken met een rapportering per zes maanden.

Ik heb de oefening eens laten maken door de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer om de veertig duurste projecten weg te nemen en dan komt de gemiddelde kostprijs voor de andere 769 projecten, als we de inflatie niet in rekening brengen, exact uit op het bedrag waarin werd voorzien. De veertig duurste projecten zijn dus verantwoordelijk voor de laatste 'jump' van de prijs. Bij die andere 769 projecten zijn er ook die duurder waren dan de gemiddelde prijs van 625.000 euro, maar ook een aantal die veel goedkoper waren. Het ging trouwens om een gemiddeld bedrag.

Het is dus van belang om voor die veertig eens goed te bekijken hoe het komt dat ze zoveel duurder geworden zijn. Als we de veertig erbij nemen, dan komen we uit op een gemiddelde kostprijs die een stuk hoger geworden is.

In een aantal gevallen werden ook andere problemen mee opgelost. In een aantal gevallen werden ook geluidschermen geplaatst. Op een aantal plaatsen werd gekozen voor tunneloplossingen en die kosten natuurlijk veel meer dan een verkeerslichtengerelateerde oplossing, maar ze hebben ook een veel positievere invloed op de verkeersveiligheid.

Uw derde vraag betreft de inhaalbeweging. Het is misschien goed dat u ook de laatste stand van zaken hebt, want het Rekenhof heeft op een bepaald moment moeten afsluiten. Dit kan ook interessant zijn ter voorbereiding van volgende week. Op 16 maart 2011, gisteren dus, is er voor 764 van de 809 kruispunten een goedgekeurd ontwerp voorhanden. 530 dossiers zijn volledig uitgevoerd, ze zijn dus helemaal klaar. 75 projecten zijn op dit ogenblik in uitvoering, daar wordt nu dus aan gewerkt. 70 projecten zijn aanbesteed en daarover werden dus al afspraken gemaakt voor een startdatum. 89 projecten hebben een goedgekeurd ontwerp. Voor 45 projecten is het ontwerp nog niet definitief goedgekeurd. Als ik dit even in procenten omzet, betekent dit dat voor 94 procent er minstens een door alle partijen goedgekeurd ontwerp is, dat voor 83 procent van de dossiers minstens al de aanbesteding voorbij is en we op korte termijn in uitvoering gaan, en dat 65 procent al volledig uitgevoerd en afgewerkt is.

De goedgekeurde, maar nog niet aanbesteede dossiers, zullen natuurlijk niet allemaal tijdens de komende twee weken aanbesteed worden. Hier werd al aangehaald dat voor een aantal projecten nog onteigeningen nodig zijn. Dat heeft men totaal niet zo ingeschat in 2002. Toen werd gezegd dat het opnieuw zou worden gedaan en dat er een oplossing voor zou komen, maar voor sommige oplossingen was het nodig om een ruimtelijk plan op te maken of om

serieuze onteigeningen te doen. Dat moet natuurlijk eerst allemaal gedaan worden, vandaar dat er wat vertraging is. Bovendien is er ook een budgettaire meerkost aan verbonden.

Volgende week moeten we hierover het volledige debat voeren, maar op basis van de stand van zaken lijkt 2013 me een jaar waarin het project afgerond zou kunnen zijn. Het is goed om dit volgende week ten gronde te bespreken. Bij een aantal dossiers wordt immers gevraagd naar lijnen. Ik heb dit meegemaakt in Brugge met zes gevaarlijke punten na elkaar op de N31, dat was misschien beter een lijn geweest. Nu wordt daar systematisch voor tunneloplossingen gekozen. Wat mij betreft, is dit een schitterende keuze. Het zware vrachtverkeer conflicteert daar met lokaal verkeer dat de wijken moet bedienen. Dat moet worden ondertunneld.

Achtereenvolgens worden een aantal punten aangepakt. De A12 is een ander voorbeeld. Dat is een zwart punt. Het is echter niet zo gemakkelijk dat op een verkeersveilige manier op te lossen. Aangezien het daar om zeer zware ingrepen gaat, moeten we ons hierover bezinnen.

Wat de financiering betreft, is er een meerkost. Die meerkost is aanvankelijk onvoldoende ingeschat. Die meerkost is onder meer het gevolg van het feit dat in de loop van de behandeling van het dossier andere keuzes zijn gemaakt. Het is duidelijk dat vijfmaal 100 miljoen euro niet volstaat om dit te financieren. Die schijven zijn in de loop der jaren ter beschikking gesteld. Sinds ik minister ben, is in elk geval jaarlijks consciëntieus een schijf van 100 miljoen euro vrijgemaakt. We moeten echter in een aantal bijkomende schijven voorzien.

De reden waarom de timing niet wordt gehaald, ligt ook bij het voorafgaand overleg. Ik kan hier niet alle punten overlopen. Dat kan misschien volgende week gebeuren. Ik houd me immers niet met concrete ontwerpen bezig. Aangezien het om belastinggeld gaat, vind ik het echter belangrijk dat de verkeersveiligheid erop vooruitgaat. Indien hierover vragen worden gesteld, moeten die vragen ook worden beantwoord.

Ik herinner me dat ik hierover vorig jaar met de heer Roegiers een discussie heb gevoerd. Sommige dossiers zijn zeer duur. Die dossiers zijn echter allemaal door de provinciale auditcommissies of door de provinciale commissies verkeersveiligheid goedgekeurd. Er is met verschillende partners vergaderd. Er is voor bepaalde integrale beslissingen gekozen. Het gaat niet enkel om de keuze van het studie bureau. Alle partners die in de PAC of in de PCV zitten, hebben die keuze samen gemaakt.

Indien zou blijken dat bepaalde oplossingen geen goede impact op de verkeersveiligheid hebben, zijn er meteen ook consequenties voor het werk dat door het studie bureau is verricht en voor de besprekingen die in de PAC of in de PCV zijn gevoerd. Dit hangt allemaal onlosmakelijk samen.

Een aantal projecten hebben langer geduurd dan oorspronkelijk was voorzien. Sommige projecten zijn opnieuw van start moeten gaan. Het is niet altijd evident gebleken een consensus te vinden. Leuven is een goed voorbeeld. De consensus is daar bijzonder moeilijk tot stand gekomen.

Ik wil dit niet project per project bekijken. Aanvankelijk was er een voluntaristische houding aanwezig. We zouden het allemaal op die manier aanpakken. Dat is niet zo evident gebleken. We moeten altijd ook een lokaal draagvlak vinden. De afgelopen drie jaar heb ik enorm veel reacties gekregen van lokale autoriteiten die blij zijn met de uitgevoerde ingrepen. Die kant van het verhaal moet ook aan bod komen.

De verklaring van mevrouw Van den Eynde dat elke provincie 20 miljoen euro krijgt, heeft me enigszins verrast. Ik heb dit laten nakijken. Het klopt niet. Volgende week zal het Agentschap Wegen en Verkeer hierop een antwoord moeten formuleren.

Als we kijken wanneer welke punten worden aangepakt, moeten we de provinciale verdeling in het oog houden. Hoeveel is ter beschikking gesteld van elke provincie? Die verdeling is ongelijk. Daar moeten we het volgende week zeker over hebben.

Het Rekenhof heeft de oefening gemaakt. Hieruit blijkt dat 31 punten van de 50 punten met de grootste prioriteit zijn aangepakt. Misschien zijn er ondertussen al meer aangepakt. We moeten zien wat er met die andere prioritaire punten zal gebeuren. Er is me verzekerd dat ze in de loop van het eerste jaar allemaal in een ontwerpfase zitten. De vraag waarom de werken niet zijn uitgevoerd, is van groot belang. Volgende week zullen we die analyse ten gronde maken. Het is voor mij, als minister, belangrijk hierop een antwoord te krijgen.

Er is ook een vraag gesteld over de selectie van de gevaarlijke punten. Worden de beschikbare middelen op basis van de noden verdeeld? De selectie gebeurt voor heel Vlaanderen en niet per provincie. Bovendien worden de meest prioritaire punten het eerst aangepakt. Ik hoop dat ik volgende week zo recent mogelijke gegevens ter beschikking zal kunnen stellen.

De gemiddelde prioriteit van de projecten lag in het programmajaar 2003 hoger dan in het programmajaar 2004. Die gemiddelde prioriteit lag dan op zijn beurt weer hoger dan de gemiddelde prioriteit van de projecten in het programmajaar 2005. We moeten de gemiddelde prioriteit van de aangepakte punten vergelijken met de index van gevaarlijke punten.

Er zijn natuurlijk nog overgebleven punten. De lijst is opgesteld op basis van de ongevallengegevens. Elk jaar is er een nieuwe lijst. We wachten nu op de definitieve ongevallelijst van 2008. Dat is natuurlijk geen goede zaak. Dit zou sneller moeten verlopen. Zodra we over die lijst beschikken, zullen we investeringsprogramma's opstellen. AWV zal dan nagaan op welke manier de gevaarlijkste punten kunnen worden aangepakt.

De reden waarom projecten zijn uitgevoerd of gestopt, houdt verband met de verkeersveiligheid van de situatie die nadien ontstaat. Voor mij is verkeersveiligheid geen subjectief gevoel. Dat moet ook in de cijfers zichtbaar worden. Daarom heb ik vorig jaar bij het Steunpunt Verkeersveiligheid een studie besteld. Ik wil een evaluatie van het effect van de afgewerkte punten op de verkeersveiligheid. Ik heb een mooie brief teruggekregen. Die brief zal trouwens in het verslag terug te vinden zijn. Het Steunpunt Verkeersveiligheid heeft cijfers nodig tot drie jaar na de heraanleg van het punt. We mogen dit niet op een termijn van zes maanden evalueren. Het moet immers om een duurzame verbetering gaan.

We hebben dus de ongevallencijfers van 2008 nodig om een voldoende groot aantal dossiers te hebben om te kunnen evalueren. Ik ben in blijde verwachting van de ongevallencijfers van 2008, en dan zullen we die oefening zo transparant mogelijk laten maken om de effecten op de verkeersveiligheid na te gaan.

AWV heeft bij de lokale politiezones wel een aantal cijfers opgevraagd over de effecten van een bepaalde herinrichting op de verkeersveiligheid. Er zullen al een aantal resultaten kunnen worden meegedeeld. Ze zijn positief, maar we moeten de evaluatie grondig doen.

Als we in de toekomst op een bepaalde manier willen omgaan met bepaalde punten of lijnen, dan moeten we toch wel weten wat de effecten geweest zijn van de eerste herinrichting.

Ik vind de vraag van de heer Peeters trouwens zeer terecht omdat ik die opmerking ook bij het vorige debat heb gemaakt. Als men een punt herinricht en er is 500 meter verder plots een probleem, dan heeft het veiligheidsprobleem zich eigenlijk verplaatst. Men moet zeker zijn dat men in een zone de verkeersveiligheid verbetert.

De suggestie van mevrouw Smaers heb ik hier vorig jaar zelf aangebracht. Misschien moeten we in de toekomst werken met 'lijnen'.

Moet het nog via zulke grote kadercontracten waarbij we bijna alles delegeren aan andere uitvoerders? Ik denk dat we heel kritisch moeten zijn en moeten nagaan wat we beter in eigen handen houden en wat we beter uitbesteden. Het Rekenhofrapport is een goed instrument om ook de blik op de toekomst te richten.

Mijnheer Reekmans, op punt Herentals heb ik geen zicht. Ik hoop dat u dat begrijpt. Het lijkt me natuurlijk evident dat als men een weg herinricht, men de vergunningsplichten naleeft.

Ik wil jullie nu al wel één zin uit het Rekenhofrapport meegeven: het Rekenhof heeft zwart op wit gesteld dat de gunningen aan de aannemers correct verlopen zijn. Het onderzoek spitst zich dus toe op de studiecontracten. Dat is belangrijk, want het zijn de aannemers die de projecten op het terrein uitvoeren. Het gaat dus over de analyse van het algemene studiecontract en de provinciale studiecontracten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik wil u bedanken voor uw antwoord.

Ik heb begrepen dat u ook heel ongerust was over de traagheid van het wegwerken van de zwarte punten en over de effectiviteit. Dat was ook de reden waarom u een studie besteld hebt bij het instituut in Hasselt.

In uw antwoord zegt u dat er heel veel dossiers in beweging zijn, maar u zegt ook dat de laatste datum waarop zwarte punten werden vastgelegd, 27 september 2005 was. Dat is dus zes jaar geleden. Intussen is er op het terrein heel wat gebeurd en is de situatie op veel plaatsen grondig gewijzigd. Iedere gemeente heeft een eigen mobiliteitsplan.

Minister, het is heel belangrijk, ook voor de projecten die nog lopen, dat er wel een grondige evaluatie gebeurt. Is het nog nodig om een aantal punten opnieuw aan te leggen? Is het minder noodzakelijk? Als u de ongevallencijfers van 2008 krijgt, zullen er misschien andere zwarte punten naar voren komen die veel belangrijker zijn dan zwarte punten die in het begin werden vastgesteld en die vandaag niet meer op de lijst van zwarte punten zouden voorkomen als u dezelfde criteria zou gebruiken.

Minister Hilde Crevits: Ik heb me misschien verkeerd uitgedrukt. In het kader van het project ‘800 zwarte punten’ is de laatste vaststelling gebeurd in september 2005. In 2006, 2007, 2008 en 2009 zijn nog nieuwe punten gedetecteerd binnen de investeringsprogramma’s van AWV. Ze hebben niets te maken met het project van de gevaarlijke punten. Het is niet zo dat AWV vanaf september 2005 zegt dat er geen gevaarlijke punten meer zijn. Men blijft het monitoren, alleen wacht ik intussen op de ongevallencijfers vanaf 2008.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Er is met andere woorden geen recente lijst van zwarte punten meer.

Minister Hilde Crevits: Nee, het project is een afgebakend project dat afgewerkt moet worden. Die punten hebben vandaag nog prioriteit. Het blijven moeilijke punten.

Stel dat de ongevallencijfers van 2008 morgen binnenkomen, dan kun je perfect een prioritisering maken. Men probeert intussen wel in te grijpen in punten waar er problemen zijn. AWV heeft een groot budget voor een investeringsprogramma, naast de 100 miljoen euro aan middelen uit het Financieringsfonds voor schuldafbouw en Eenmalige Investeringsuitgaven (FFEU).

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Betekent dat dat u zich moet houden aan de lijst met zwarte punten die destijds is vastgelegd en dat, volgens het contract dat minister Stevaert toen heeft afgesloten, die punten moeten worden heraangelegd?

Minister Hilde Crevits: Als u vraagt of er op de A12 een ingreep moet gebeuren, dan is het antwoord zeker ja. Alleen stel ik me de vraag op welke manier we die ingreep moeten doen. Er liggen daar veel punten dicht bij elkaar. Dat vraagt eigenlijk een totaalaanpak. Ik denk dat er weinig punten van die lijst zijn die we vandaag als superveilig kunnen beschouwen, zonder dat er iets is gebeurd, zeker niet als ik de vragen krijg van burgemeesters die weten dat dit een zwart punt is. Ik ben nog schepen geweest en weet dus dat die zwarte punten ook binnen de politiezones met de gemeenten worden besproken. Die punten liggen immers niet alleen op gewestwegen: op lokale wegen zijn er ook een pak. Er wordt dus bekeken met lokale autoriteiten en de gewestautoriteit hoe die moeten worden aangepakt. Dat zit echter niet in dat zwartepuntenproject. De kritiek van het Rekenhof is dat er enerzijds de zwarte punten zijn en anderzijds het AWV-investeringsprogramma. Dat is allemaal niet transparant. Hoe moeten

we dat bekijken? Misschien moeten we alles integreren tot een totaalprogramma. Maar daarmee loop ik wat vooruit op de zaken.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dat is het probleem dat ik nu vaststel: men begint vanuit twee verschillende punten. Er is het zwartepuntenproject, maar er zijn ook nog heel wat bijkomende zwarte punten gedetecteerd.

Minister Hilde Crevits: Daaraan wordt gewerkt met de reguliere middelen die er zijn.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Hoe zal dat dan in de toekomst verlopen?

Minister Hilde Crevits: Dat moet worden bepaald. Eerst moeten we het rapport van het Rekenhof eens grondig en rustig bekijken. Ook de werkwijze moet grondig worden gescreend: is het opportuun om met dergelijke grote raamcontracten te werken? Ik zal ter zake niet overhaast te werk gaan, maar wel met gezond verstand en redelijkheid. We moeten er inderdaad voor zorgen dat we onze middelen zo goed mogelijk beheren.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, voor alle duidelijkheid: het is niet mijn bedoeling om u de zwartepiet te geven voor dit dossier. Collega's, we moeten fair zijn. De stilte van gisteren op de banken van de sp.a-fractie verklaarde veel toen ik heb gesteld dat we vandaag nog altijd de grote veiligheidsplannen van Steve Stevaert uitvoeren, en daar ook voor betalen. *(Opmerkingen van de heer Jan Roegiers)*

Stevaert heeft die plannen enkele maanden voor de verkiezingen gelanceerd, in 2003. Hij zou Vlaanderen veilig maken. Minister, u hebt een punt. Er zijn meerdere zwarte punten die niet vallen onder heel dat zwartepuntenplan. Elke dag ontstaan er nieuwe zwarte punten, gewestelijk of gemeentelijk. We moeten geen plan lanceren om populair te doen, waarbij we stellen dat we de wegen veilig zullen maken en verklaren welk bedrag we zullen besteden en hoeveel punten we zullen wegwerken. Inderdaad, er moet een soort rapportage komen over de punten waarover het gaat en de budgetten die daartegenover staan. Hoe dat in zijn werk moet gaan, laat ik in eerste instantie over aan u en uw diensten. We kunnen heel veel leren uit dit dossier.

Ik heb een concrete vraag. U zei daarnet dat in het rapport dat AWW zal voorbereiden voor de vergadering van volgende week, de kostprijs per project en dergelijke zal staan. Ik wil vragen dat we dat rapport minstens één dag op voorhand zouden kunnen krijgen. Dat zou gemakkelijker zijn. Ik wil niet heel die bundel moeten doornemen tijdens de commissievergadering. Er is me melding gemaakt van enkele concrete zwarte punten waarmee er problemen zijn.

Minister, het zijn inderdaad niet de kosten van de aannemers die ter discussie staan, maar de studiekosten. Volgende week mogen we ook zeker de facturen van de aannemers die niet betaald raken, niet vergeten. Dat is een heel belangrijk punt, dat volgende week zeker uitgebreid moet worden besproken.

De voorzitter: We zullen een aantal onderwerpen volgende week uitgebreid bespreken, en bovendien kunnen we er daarna nog altijd op terugkomen, naar aanleiding van een hoop technische vragen. Dat is geen enkel probleem.

De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, ik heb het gehad over een onafhankelijk orgaan dat die veiligheidstoets moet doorvoeren, ook op de gewestwegen. U hebt verwezen naar de PAC's en de PCV's. Ik heb dat vroeger ook meegemaakt, als schepen. Ik moet vaststellen dat er dan op alle vlakken beïnvloeding mogelijk is. De objectiviteit is daar ver te zoeken. Dan gaat het erover dat AWW zegt dat het nog niet heeft kunnen onteigenen, of dat het plan al vergevorderd is. Of een gemeentebestuur vindt dat het dit mag bepalen, omdat het op zijn grondgebied ligt. De auditor, in al zijn onafhankelijkheid, moet zich dan dikwijls wel

schikken naar de wil van lokale besturen. Er is iets meer autoriteit nodig om die veiligheidstoets te doen en om te komen tot een verkeersveiligheidseffectbeoordeling. Ik denk niet dat we dat niveau zullen bereiken met de huidige PAC- en PCV-structuren. We zullen moeten investeren in meer onafhankelijkheid en meer deskundigheid om de verkeersveiligheid op het terrein gestalte te geven. U verwijst naar de PAC. Die lijkt me onvoldoende.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Over onafhankelijkheid en deskundigheid gesproken, ik vind dat de gemeentebesturen ook heel wat deskundigheid in huis hebben. Zij kennen de inwoners. Ze gebruiken dagelijks zelf de wegen waarover het gaat. Aangezien er even naar Leuven werd verwezen, kan ik het niet laten te zeggen waar ik denk dat het bij ons is misgelopen. Van onze dringende punten in het rapport van het Rekenhof is er maar eentje aangepakt. Drie à vier punten staan open. Dat heeft te maken met het volgende. Ik weet niet of de methode van het gedelegeerd bouwheerschap een methode is die we in de toekomst nog moeten hanteren. Het was immers het studiebureau dat eens ging bepalen hoe het moest, tegen de gemeente in.

Minister, ik heb bijeenkomsten van stuurgroepen meegemaakt: dat was een schande. Het gebrek aan luisterbereidheid heeft ervoor gezorgd dat een aantal dingen uiteindelijk niet zijn gebeurd. Voor een aantal punten kwam men aanzetten met een viaduct over een viaduct over een viaduct. Dat ging de oplossing zijn. Voor andere punten kwam men aanzetten met minimalistische oplossingen. Dat ging dan over bepaalde poorten op onze ring waar per dag honderden fietsers moeten oversteken. Ik kan u daar verhalen over vertellen, maar ik ga dat vandaag niet doen. Misschien kunnen we er volgende week op terugkomen, maar dit is misschien net iets te concreet. Het studiebureau zou het eens allemaal zeggen.

Minister, op den duur werken de gemeenten nog liever samen met uw diensten, hoewel ze daar ook niet altijd tevreden over zijn. We moeten daar eerlijk in zijn. Op een bepaald ogenblik hebben we om hulp geroepen. Nu is er een ander studiebureau aangesteld. Studiebureau TV 3V had almacht en luisterde niet meer naar de mensen die het dagelijks in de praktijk meemaken. Zij kregen eigenlijk een blanco cheque. Misschien moet u eens nagaan hoe het komt dat het onder meer in Leuven fout is gelopen.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, tijdens de vorige legislatuur hebben we een aantal hoorzittingen gehad over de greep van de studiebureaus op het reilen en zeilen van AWW. Toen bleek dat 25 à 35 procent van de ontwerpen werd gemaakt door studiebureaus. Daar ging een serieuze kostprijs mee gepaard. Ik hoop volgende week meer duidelijkheid te krijgen over de voor- en nadelen van de private aanpak. Dit is nu al het derde project over scholenbouw. De private aanpak daarvan zou heel snel gaan. Intussen was er natuurlijk wel de bankencrisis. We hebben ook het voorbeeld van BAM gehad. Het zou interessant zijn om discussie te voeren over de vraag of de private aanpak beter is. Ik hoop dat we daar volgende week nader op kunnen ingaan.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zou graag hebben dat iedereen het oorspronkelijk contract eens goed leest en nagaat wat in dat concreet gedelegeerd is. Ik heb het dan zowel over de selectie van de punten als over de schetsontwerpen en de opvolging. AWW heeft gewerkt binnen het bestaande kader. Ik zie ook de realisaties op het terrein. Alles is nog niet klaar, maar wat zou het geweest zijn indien dat contract niet bestond? Zouden we dan aan hetzelfde tempo hebben gewerkt? Er kunnen langs beide kanten vragen worden gesteld.

Wat die almacht betreft, heb ik drie zaken gehoord. Iemand zei dat het studiebureau te veel macht heeft. Iemand zei dat de gemeenten te veel baas spelen. Zelf verwijs ik naar het heftige debat dat we hier al hebben gehad over de provinciale auditoren die te veel baas spelen en die, wanneer de oplossingen op het terrein zijn uitgewerkt, plots met hun scepter komen

zwaaien en zeggen dat alles anders moet. We hebben beslist dat die auditcommissies eenvoudiger en transparanter moeten zijn. Er moet meer verantwoordelijkheid liggen bij de gemeentelijke begeleidingscommissies (GBC's).

Als de keuze dus is gemaakt, dan kan de auditor zijn licht nog laten schijnen, maar niet meer over elke wind die in elk dossier waait. Wat het studiebureau betreft, spreken we over een wisselwerking. Ik ga ervan uit dat we ook veel kunnen leren van een studiebureau.

Voorzitter, ik wil nog een element toevoegen aan het debat, meer bepaald de vergrijzing binnen mijn eigen administratie. Vorige maand heb ik een van de ingenieurs die 65 jaar was geworden, zes maanden langer doen werken zodat hij zijn kennis nog zes maanden kon doorgeven aan anderen. Binnen mijn eigen administratie wordt het aantal ingenieurs dat over die knowhow beschikt, steeds kleiner. Ik zie wel een jonge generatie komen, maar intussen is een pak knowhow door allerlei omstandigheden misschien verschoven naar de privésector. Dat probleem moeten we zo snel mogelijk aanpakken. Sommige zaken kunnen efficiënter gebeuren door de private sector. We moeten misschien de private sector zelf eens aan het woord laten over die zwarte punten. Ik heb een aantal weken de hele bouwsector gezien op het Vlaams Bouwoverlegcomité (VBOC). Dat was heel positief en een groot pleitbezorger over die zwarte punten, nog voor het verslag er was. Zij hebben daardoor heel wat werk kunnen leveren en zouden willen dat het werkvolume van de aannemers even groot blijft.

Er zijn heel wat invalshoeken om dat dossier te bekijken. Dat zal hoogstwaarschijnlijk vanaf volgende week gebeuren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dit was een heel boeiend debat, dat we ook volgende week nog zullen voortzetten.

Wanneer verwacht u de studie van het steunpunt? Kan daar dan opnieuw een grondige discussie over gevoerd worden?

Minister Hilde Crevits: Ik zal u verwittigen zodra we het steunpunt de opdracht kunnen geven om die studie op te starten. Ik kan nu nog niet zeggen wanneer ze klaar zullen zijn. We moeten afwachten wanneer ze kunnen starten. Ze willen niet starten als ze geen gegevens hebben over een periode van drie jaar om te monitoren.

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 strooizoutvoorraden en de controle erop
- 1311 (2010-2011)**

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: We hebben over deze problematiek al een eerste gedachtewisseling gehad. Op 27 januari 2011 werden in deze commissie de laatste winterpieken en de strooizoutproblematiek besproken. Ik heb toen een aantal nieuwe vragen gesteld, vragen die ik niet op voorhand had ingediend en die om die reden niet meteen beantwoord konden worden. De minister zei toen dat ik een schriftelijk antwoord zou krijgen van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV).

Ik heb dat antwoord intussen ontvangen. Daarin staan een aantal pertinente onduidelijkheden. Ik heb het gevoel dat er iets niet klopt. AWV geeft geen duidelijkheid of er nu al dan niet zouttekorten waren. Op punt 3, "Zijn er controles uitgevoerd op de naleving van de reguliere contracten?", en punt 4, "Waren onze leveranciers voldoende voorbereid?", wordt wel ingegaan.

Vanaf 20 december tot 24 december 2010 was de berichtgeving van AWW als volgt samen te vatten: “De aanwezige hoeveelheid zout die het agentschap nu nog ter beschikking heeft, laat de diensten toe om ieder van de 300 trajecten nog 2 keer uit te voeren. Deze voorraad laat nog toe om, rekening houdend met de aangekondigde sneeuwval, voldoende te strooien op de snelwegen en de belangrijke gewestwegen. In de loop van de dag verwacht het agentschap nog kleine zoutleveringen. Indien deze leveringen uitblijven is het agentschap genoodzaakt om over te gaan op het strooien van enkel de prioritaire strooiroutes.” In het schrijven van AWW van 24 december staat verder: “Het agentschap kreeg de voorbije dagen met mondjesmaat zoutlevering maar door de hevige sneeuwbuien en het aanhoudende winterweer werd er meer zout gestrooid dan er werd geleverd. De reeds beperkte voorraad van het agentschap slinkt zienderogen. Om de komende dagen toch op de belangrijkste wegen de rechterijstrook berijdbaar te houden zal er vanaf vanavond worden overgeschakeld op het strooien van enkel de prioritaire strooiroutes.”

In totaal was er bij de aanvang van de winter 62.000 ton strooizout beschikbaar, waarvan 32.000 ton in voorraad zat bij AWW en 30.000 ton bij de leveranciers, dat exclusief bestemd is voor AWW. In feite was er bij de leveranciers 27.000 ton omdat slechts 9 van de 10 loten werden gegund. Volgens AWW was er tot en met 23 december reeds 45.300 ton gestrooid. Dit betekent een overschot van 16.700 ton – de resultante van 62.000 min 45.300 – zonder dat er rekening gehouden wordt met de contractuele verplichting aan de leveranciers dat zij steeds 27.000 ton in voorraad moeten hebben tot en met 31 december.

Collega's, minister, ofwel was er voldoende zoutvoorraad en waren er dus geen leveringsproblemen, ofwel was er niet voldoende zoutvoorraad en waren er wel leveringsproblemen. Bovendien verkreeg ik de informatie dat verschillende regies die reeds voor het weekend van 18 en 19 december met zouttekorten kampten, de opdracht hebben gekregen om in dat weekend alleen te ruimen en pas van zondag 19 december om 12 uur 's nachts opnieuw te beginnen te strooien.

Eveneens verkreeg ik informatie dat een aantal bijkomende leveringen waarvan sprake in de berichtgeving van AWW, niet afkomstig waren uit de voorraden van de leveranciers, maar van het zoutschip dat in Rotterdam was aangemeerd. Dat betekent eigenlijk dat de leveranciers hun contractueel verplichte voorraad zout niet beschikbaar hadden.

Een tweede punt gaat over de prijszetting. We komen daar uit op een drogreden. AWW argumenteert dat de zoutprijs op zich niet hoger ligt, maar dat de prijszetting vooral bepaald wordt door de transportkosten. Deze reden wordt alleszins aangehaald om het prijsverschil te verklaren dat ligt tussen de nieuwe levering, waarvoor men 85 euro per ton moest betalen, en de gangbare leveringsprijs, die normaal 53 euro per ton bedraagt.

De volgende logische vraag is dan of er een andere transportmethode gebruikt werd. Nee, men transporteerde nu, net zoals vroeger, met een zoutschip. Is het schip dan maar gedeeltelijk gevuld vertrokken, waardoor de vaste transportprijs moet worden verdeeld over minder tonnages? Neen, het schip is pas vertrokken toen het volgeladen was. Er rest dus nog onduidelijkheid waaraan het prijsverschil, een stijging van 32 euro per ton of een stijging van iets meer dan 60 procent, te wijten is. Het prijsverschil is mijns inziens zeker niet te wijten aan de transportkosten. Trouwens, als iedereen zijn contractuele verplichtingen was nagekomen, met name de zoutleveranciers, dan was dit probleem nooit gerezen.

Collega's, het laatste punt dat ik wil belichten, gaat over de noodzaak van de bijbestelling door AWW. Volgens AWW was de bestelling van de provincies en gemeenten van 15.000 ton niet groot genoeg om een zoutschip gevuld te krijgen. Daarvoor is 28.000 ton nodig. Zolang dit zoutschip niet gevuld geraakt, vertrekt het ook niet. AWW bood aan om het resterende gedeelte van 13.000 ton voor zijn rekening te nemen, zodat men aan de noodzakelijke 28.000 ton komt. Volgens AWW is dit eveneens de reden waarom men een nieuw contract diende af te sluiten buiten de reguliere leveringen van het al bestaande contract.

Indien het hier ging om een bestelling van AWV bij een andere dan haar drie huidige leveranciers, dan zou deze redenering steek houden. De gekozen werkwijze van AWV was anders en bij nader inzien op zijn minst vreemd. Dat AWV enkel een offerte vraagt aan zijn huidige leveranciers – die bovendien op dat moment zelf tekortschoten, en geen zout konden leveren wegens zouttekort en dus hun contracten met AWV niet naleefden – roept vragen op. Het is op zijn minst een heel rare handeling te noemen om met de partners die hun contracten niet nakomen opnieuw in zee, of moet ik zeggen in het zout te stappen.

Nochtans moesten deze zelfde leveranciers volgens bestek hun voorraden bijvullen voor 10.300 ton. Dat lag contractueel vast. Men had immers op 23 december 2010 reeds 45.300 ton gestrooid, wat betekent dat AWV door zijn eigen zoutvoorraad heen zat en de zoutleveranciers reeds 13.300 ton moesten leveren, waarvan 3.000 ton geen contractuele verplichting was omdat maar negen van de tien loten waren gegund.

De leveranciers dienden hun voorraad dus opnieuw aan te vullen met minimaal 10.300 ton. Om aan de nodige 13.000 ton te komen die nog nodig was om het schip te vullen, diende AWV dus zelf nog maar 2.700 ton bij te bestellen. Deze berekening gaat uit van het feit dat iedereen zijn verplichtingen nakomt en er geen zouttekort is, niet alleen op papier, maar ook in de containers.

Bovendien was op 23 december al geweten dat er nog minstens één week zwaar winterweer te verwachten was. De 2.700 ton die nog nodig was om het schip vol te krijgen, zou niet volstaan, dus konden de leveranciers die zonder problemen bijbestellen om hun eigen voorraden opnieuw op peil te brengen. AWV diende dus helemaal niet bij te springen om het schip gevuld te krijgen, zoals in de communicatie altijd is verteld.

Minister, ervan uitgaande dat contracten moeten worden nageleefd, en dat iedereen zijn verplichtingen moet nakomen, heb ik enkele vragen. Was er nu wel of geen zouttekort en indien er toch een tekort was, hoe kwam dit? Zijn de leveranciers wel of niet hun verplichtingen nagekomen of zijn ze tekortgeschoten? Klopt de informatie dat aan verschillende regies de opdracht werd gegeven om op bepaalde momenten enkel te ruimen en niet meer te strooien? Hoe verklaart u het prijsverschil tussen de 53 euro per ton die normaal geldt voor AWV en de 85 euro per ton voor de nieuwe bestelling? Ligt dat aan de transportkosten zoals AWV stelt? Waarom verkoos AWV enkel haar drie vaste leveranciers te bevragen, dezelfde leveranciers die op dat moment reeds hun contracten niet naleefden, in plaats van een ruimere marktbevraging te doen? Is dit conform de wetgeving voor openbare aanbestedingen, omdat het gaat om een aanbesteding van boven de 67.000 euro? Dan moet men geloof ik meer dan drie leveranciers bevragen.

Minister, waarom diende AWV 13.000 ton te bestellen bij de reeds tekortschietende leveranciers? Uit de berekeningen blijkt dat als de zoutleveranciers hun contractuele verplichtingen zouden respecteren bovenop wat de steden en gemeenten wilden bestellen, dan was er geen probleem. Dan volstond dat en moest AWV geen bijbestelling plaatsen.

De voorzitter: Mijnheer Keulen, ik had van deze vraag, die oorspronkelijk als interpellatie was ingediend, een schriftelijke vraag gemaakt, maar het Uitgebreid Bureau heeft me gedwongen ze om te zetten naar een vraag om uitleg.

Het doet wat koud aan bij het begin van de lente met zo'n vraag te komen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik weet niet of u zich nog realiseert hoe het in Vlaanderen was in de maand december. We hadden toen 21 op 27 dagen sneeuw en elke dag vorst. Er was een enorme schaarste van strooizout in bijna alle Vlaamse gemeenten. De gouverneur van Oost-Vlaanderen bijvoorbeeld zei dat hij wel mocht coördineren, maar hij wilde vooral zout om aan de gemeenten te verdelen. Voor AWV was het onmogelijk om zout aan de gemeenten te geven uit onze eigen contracten. We mogen dat niet doen. We zaten dus in een situatie dat we

wel zout hadden, maar we wisten niet voor hoe lang. We mochten nul gram zout geven om anderen te helpen. Met overheidsopdrachten mag dat niet, vandaar dat we een ander circuit hebben gekozen, en dat was de samenaankoop van AWV en een aantal gemeenten.

Mijnheer Keulen, ik ben blij dat u naar het antwoord van AWV verwijst. Ik was er zelf niet bij. In mijn antwoord heb ik me gebaseerd op wat AWV me heeft uitgelegd. AWV heeft de autonome bevoegdheid om voor die zaken in te staan.

Op geen enkel moment was er sprake van een zouttekort bij AWV. Net zoals in hele delen van Europa en van de wereld, was er wel een zoutschaarste. Op 27 januari 2011 heb ik in deze commissie al toegelicht hoe de voorraadopbouw door AWV werd georganiseerd. Naast de eigen voorraad, die bij de aanvang van de winter tot de nok was aangevuld, beschikt AWV ook over voorraden die de zoutleveranciers in hun eigen voorraadplaatsen moeten hebben. We hebben ons al afgevraagd waarom er minder leveranciers inschrijven. Misschien heeft dat te maken met de grote voorraden die ze moeten houden. Het agentschap kan zich dan op afroep laten bevoorraden.

Er is in heel Europa een zoutschaarste ontstaan. Ik heb ‘onderdreven’ daarnet. Gemiddeld is er in december vier en een halve dag sneeuw, nu hadden we er 27. Er was een zeer acute en extreme nood aan zout.

Ik heb het de vorige keer al uitgelegd. De vraag naar zout in die korte periode was bijzonder hoog. Voor een permanente bevoorrading werd op x aantal strooibeurten gerekend. 27 dagen van sneeuw en ijs verplichtten ons echter om permanent te strooien. De vraag was verschrikkelijk groot. AWV berekent hoeveel zout er nodig is voor één ronde. Onze stocks raakten sneller dan voorzien uitgeput, ook al was de stock groter dan het jaar voordien. In Vlaanderen zijn hierdoor een aantal gemeenten in de problemen gekomen.

Er is dan kritiek gekomen dat AWV het zout van de gemeenten afnam, zelfs van provinciegouverneurs. Dit klopt totaal niet. Wij hebben contracten, en de aannemers moesten hun engagementen nakomen. Omdat ook AWV niet kon inschatten hoe lang de winterprik zou aanhouden, heeft het agentschap beslist om tijdens de kerstperiode het prioritair strooiplan te activeren. Dat werd niet beslist omdat het zout oprakte, maar omdat ze 100 procent zeker wilden zijn dat ze na het kerstreces voldoende gewapend zouden zijn om de wegen sneeuw- en ijsvrij te houden. In de kerstvakantie werd prioritair gestrooid, dat betekent strooien op de prioritaire wegen en niet of heel weinig op de andere. Er was dus nooit een zouttekort, maar wel een zoutschaarste, en dat gold voor heel Europa.

Op zaterdag 18 december 2010 werd voor een aantal fietspaden inderdaad de richtlijn gegeven om enkel te ruimen. Deze richtlijn werd gegeven omdat er gedurende dit weekend hevige sneeuwval verwacht werd. Strooien heeft op fietspaden geen enkele zin, er moet geruimd worden met een schop. Er is dan opdracht gegeven om de paden tegen de maandag vrij te maken. Het sneeuwvrij houden van de fietspaden is echter nog vatbaar voor verbeteringen. AWV zal tegen volgend jaar een aantal ruimers en kleine pekestrooiers op ‘remorque’ kopen om de fietspaden vrij te maken. Er zijn bijna geen aannemers te vinden die de fietspaden willen ruimen. Daarom gaan we zelf materieel kopen en dat aan de aannemers geven om op hun machines te monteren.

Normaal komt ons zout uit mijnen gelegen in Duitsland en Nederland. Dat verklaart de scherpe prijs van 53 euro per ton. Eind december kregen we evenwel de vraag van de verschillende provinciegouverneurs om de steden en gemeenten te helpen bij hun zoektocht naar zout. Onze zoutcommissaris, Bruno Heirbrant, krijgt alle telefoons van iedereen die zout te weinig heeft, ook van de gemeenten. Hij heeft iedereen rond de tafel gebracht, ook de provinciegouverneurs, om een gezamenlijke aankoop te doen. Aan de gouverneurs werd gevraagd om na te gaan welke gemeenten wilden meedoen en om minimaal 3000 ton af te nemen. De gegarandeerde afname van de provincies van 15.000 ton was echter te weinig om een schip te kunnen vastleggen en te laten overkomen. Eind december was er in Europa geen

zout meer verkrijgbaar; het moest van veel verder komen. AWV wou geen schip van buiten Europa bestellen en gaf de garantie aan de leverancier om een afname te doen van een extra hoeveelheid van 13.000 ton. AWV wou op die manier tegemoetkomen aan de acute nood aan zout. We kunnen ons dat nu moeilijk voorstellen, de zon schijnt.

De prijs lag voor AWV lager dan voor de gemeenten omdat de transportorganisatie anders verliep. Het agentschap heeft de 13.000 ton afgenomen voor 77 euro per ton, dat is iets lager dan de prijs voor de gemeenten. Het was wel duurder dan normaal omdat het van veel verder moest komen.

Mijnheer Keulen, er werd inderdaad voor andere dan de drie vaste leveranciers gekozen. Er zijn pv's opgesteld omdat er niet voldoende werd geleverd. Alleen de basisstocks waren oké. De aannemers hebben natuurlijk recht van verweer. Die procedure loopt nu. Ze kunnen motiveren waarom ze niet voldoende konden leveren.

AWV moest in elk geval een nieuw contract sluiten. Binnen het bestaande contract mochten we geen zout weggeven of verkopen. Het nieuwe contract kon niet aan de prijs van 53 euro per ton. Eigenlijk is de basisprijs behouden maar is de transportkost erbij gekomen.

De Inspectie van Financiën heeft een onvoorwaardelijk gunstig advies gegeven op het contract en op de manier waarop dat gebeurd is. Ik vroeg ook waarom met die drie werd onderhandeld. AWV zegt mij dat het een zeer ruim zicht heeft op wat de prijzen waren, ook bij de andere aannemers, en het maakt zich sterk dat dat absoluut de gunstigste prijs was, blijkens navraag bij die drie. Een aantal gemeenten, die ook overal prijzen hebben gevraagd en die uiteindelijk ook op het aanbod zijn ingegaan, bevestigden mij dat alles wat zij eender waar probeerden te krijgen zeer veel duurder was en minder kwaliteitsgaranties gaf dan het aanbod van AWV.

Mijnheer Keulen, schoten die leveranciers tekort? Ze zijn op het bestaande contract in gebreke gesteld. Het is niet helemaal juist om te stellen dat ze dat binnen die prijzen van Chili konden laten komen. Dat zout kwam van leveranciers veel dichterbij huis. Ze hebben op een ander moment een nieuw contract gesloten. Had AWV er moeten op ingaan om daar extra zout te bestellen? Ze hebben het gedaan om zout naar hier te krijgen. Ze hebben dus meegewerkt aan de totstandkoming van een nieuw contract op een ander moment. Gelukkig maar, want er is nog heel veel zout nodig geweest. Maar ondertussen is AWV ook opnieuw beleverd uit oude contracten. De engagementen die daar bestaan, zijn ook nagekomen. Er is nog ongeveer 20.000 ton zout geleverd uit dat contract. Het is niet zo dat er nu plots een nieuw contract is en dat het oude contract niet meer telt. Het blijft tellen. Het nieuwe contract gold enkel voor die eenmalige levering van 13.000 ton.

Ik hoop dat ik u wat meer inzicht heb verschaft. Ik heb mij gebaseerd op wat AWV heeft proberen uit te leggen. Ik heb u, denk ik, het onverwerkte antwoord van Tom Roelants zo gegeven. Het is voor mij een technische kwestie. Zij moeten de motivering voor wat ze doen bezorgen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, net als de voorzitter komen u en ik uit de meest perifere gebieden van Vlaanderen. Maar ik denk dat het aan uw kant minder erg was dan aan onze kant. Voorzitter, wij hebben de meest extreme omstandigheden meegemaakt. Als het ergens in het land sneeuwde, hadden wij prijs. Ik heb mij daar 27 dagen moeten doorheen ploeteren. Ik troost mij met de gedachte dat de voorzitter in dezelfde situatie was.

Collega's, ik blijf met één belangrijk punt zitten – en ik blijf terugkomen op die zoutleveranciers. Als iedereen had gedaan wat hij moest doen, dan had die 62.000 ton beschikbaar moeten zijn, de voorraden van AWV en de ijzeren voorraden die de leveranciers moesten aanhouden bij elkaar opgeteld. Ik heb bij onze eerste bespreking nog de zijgedachte ontwikkeld: precies omdat die voorraadverplichtingen zo hoog zijn, doen een aantal

potentiële leveranciers niet mee aan dat contract. Voor voorraden heb je ruimte nodig en voorraad kost geld. Dat is een van de oorzaken van onze files: just in time-leveringen hebben, in het algemeen in de economie, te maken met de kostprijs van het aanhouden van voorraden. Minister en goede collega's, die contractuele bepalingen staan los van het noodweer en van het feit dat we 27 dagen zijn geterroriseerd door sneeuw en ijs – want daar begon het op het einde toch op te lijken.

Ik neem akte van het enkel bestrooien van wegen en de protocols die daarover bestaan. Ik begrijp dat men dat doet. Het feit dat je op een zeker ogenblik 85 euro moet betalen en niet de courante prijs...

Minister Hilde Crevits: 77 euro.

De heer Marino Keulen: Normaal is het 53 euro. Je moet dat betalen om aan die voorraad te komen, om dat schip vol te krijgen. Als de zoutleveranciers hun ijzeren voorraden hadden aangevuld, zoals zij dat contractueel moesten doen omdat zij ondertussen aan het leveren waren vanuit die voorraden aan AWV, en dat opgeteld bij de 15.000 ton waar de lokale besturen, de steden en gemeenten, om smeekten, en dat werd dan ook nog eens voor een deel versterkt door de provincies die stelden dat de steden en gemeenten moesten worden geholpen, dan zou dat schip ook gevuld geraakt zijn, dan had AWV die bijbestelling niet moeten plaatsen. En ik weet dat, want ik ben zelf ook gemeentenaar, ik heb daar ook verantwoordelijkheid in. Daar blijf ik op mijn honger zitten, daar klopt iets niet. Indien de zoutleveranciers hadden gedaan wat zij moesten doen, opgeteld bij datgene waar de steden en gemeenten nood aan hadden, dan had u dat schip ook gevuld gekregen.

Ik blijf ten slotte met één vraag zitten: als die leveranciers beweren dat zij voldoende voorraad hadden, waarom hebben zij u dan maar mondjesmaat beleverd?

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Voorzitter, ik heb mij niet verdiept in de materie. Maar het valt mij op dat het overzees transport vanuit Chili 23 of 24 dagen duurt. Dan moet het zout hier nog geladen en gelost worden, gebroken en gekuist. Het zout komt hier niet gebruiksklaar aan. Daar ben je nog een week of 2 zoet mee. Je hebt ook nog eens de bestellingprocedure. Ik snap niet hoe een bestelling van een schip hier de nood kan lenigen. Volgens mij moet dat schip al lang op weg zijn geweest van Chili naar Europa. Als je het schip hier eerst contractueel moet vullen, en dan in Chili laden, dan naar hier varen en hier nog eens het zout behandelen, hoe kan het dan in godsnaam op tijd hier zijn geweest?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik wil u feliciteren voor de aanpak die u hebt georganiseerd met de gouverneurs. Ik merk dat de gouverneurs op hun beurt een verder overleg hebben georganiseerd met de burgemeesters. Ik was op onze laatste overlegvergadering van de gouverneur, toen het ook over strooizout ging. Toen vroeg een van de collega-burgemeesters, de heer Dirk Van Mechelen, waarom er geen strategische zoutvoorraad zou worden aangelegd in de haven van Antwerpen bij Solvay. De aanwezige collega's hier zullen dat zeker en vast ook een goede suggestie vinden.

Ik denk dat dat in de toekomst op eenzelfde manier in verschillende provincies zou moeten worden georganiseerd. Dan hoeft niet elk lokaal bestuur bijkomend te investeren in zoutopslag, maar zou er op deze manier heel efficiënt mee kunnen worden omgesprongen wanneer het daadwerkelijk nodig is. Als we dan toch opnieuw zachte winters zouden hebben, zou deze strategische zoutvoorraad opnieuw in het productieproces verder kunnen worden verwerkt bij zulke bedrijven.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer van Rouveroj, het heeft effectief vier weken geduurd voordat het zout hier was. Dat was een van de kritische punten. Het zout kon meteen worden

besteld. De druk bij de gemeenten was erg groot. Sommige gemeenten hebben een kleine voorraad en andere een grote. De gouverneurs wilden de zekerheid dat er binnen drie à vier weken voldoende capaciteit was. Men wist dus wel degelijk dat het zo lang zou duren, het schip is effectief ginder geladen en heeft alle stappen afgelegd.

Mijnheer Keulen, de drie leveranciers zijn in gebreke gesteld. De verweerprocedure is nog niet afgerond. Op een bepaald moment kreeg ik het verwijt dat ik het Waalse zout aan het afpakken was en dat Wallonië ons zout aan het afpakken was. We zaten bijna in de “Battles of the Salt”. Wallonië zat namelijk met hetzelfde probleem. De toestand was acuut. We hadden voortdurend zout nodig en bovendien sneller dan gedacht. Er was dus zeker een schaarste. We hadden ons daar niets van kunnen aantrekken en kunnen wachten op een nieuwe levering van onze leveranciers. Maar we hebben als Vlaamse overheid de keuze gemaakt om onze gemeenten te helpen en op een bepaald moment een nieuw contract af te sluiten.

AWV stelt trouwens dat de prijs die werd afgesproken in dat contract, op dat moment een superprijs was. De transportkost was daar natuurlijk ook inbegrepen. We kenden de prijzen van de drie leveranciers en hadden zicht op andere de prijzen in de markt. AWV heeft zich ook geïnformeerd bij de gemeenten om een goed zicht te krijgen op de gangbare prijs van zout. Het contract dat we hebben afgesloten, had de scherpste prijs.

Mijnheer Keulen, ik denk dat we er, samen met de gemeenten, een les uit moeten trekken voor de toekomst. Ik heb zelf al besloten dat de strategische voorraad volgend jaar aan het begin van het seizoen 10.000 ton hoger moet liggen. We hebben daar nog geen opslagcapaciteit voor, maar die ga ik zoeken. Ik heb dat ook meteen zo gecommuniceerd. Toen hebben de gemeenten gesuggereerd dat we beter zouden kunnen samenwerken bij het aanleggen van een voorraad. Ik sta daar zeker voor open, maar we moeten hierbij de regels van de wet op de overheidsdrachten volgen.

Ik zeg dus niet dat we niet hadden kunnen verwachten dat het zo erg zou zijn. Het jaar voordien was het ook erg, maar toen was het gespreid over drie maanden. Dit jaar is het gebeurd op 27 dagen tijd. Ik denk dat we de juiste keuzes hebben gemaakt.

Naast die 10.000 ton extra voorraad voor volgend jaar, kunnen we ook werk maken van de contracten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het feit dat u de steden en gemeenten heeft geholpen, is een gezonde reflex. De mensen wonen trouwens in die steden en gemeenten en dus is het logisch dat de nood daar moet worden gelenigd en dat de weggebruikers moeten worden geholpen.

Ik wil toch nog even benadrukken dat, als die zoutleveranciers hun contractuele verplichtingen waren nagekomen, zij eigenlijk dat verschil hadden kunnen aanvullen. Dan waren de steden en gemeenten ook geholpen.

Dat u uw strategische voorraad wilt verruimen, vind ik een goede zaak. De heer van Rouveroij, specialist inzake havens – zeker die van Gent, maar ook die van Antwerpen – zegt dat die uitermate geschikt zijn om dat zout te stockeren. Laat dat een gratis goede raad zijn.

Wat de drie leveranciers betreft die in gebreke zijn gesteld, zou ik u willen vragen, minister Crevits, ons op de hoogte te houden van de uitkomst van de verweerprocedure. Iedereen verdient het voordeel van de twijfel, maar ik denk dat deze leveranciers het spel niet altijd even proper hebben gespeeld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de slimme kilometerheffing en de negatieve impact hiervan op de Vlaamse havens
- 1327 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroij tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de Nederlandse reacties op het politiek akkoord tussen de drie gewesten over de kilometerheffing
- 1329 (2010-2011)

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, oorspronkelijk was het de bedoeling dat Vlaanderen samen met Nederland een slimme kilometerheffing zou invoeren, maar na het aantreden van het kabinet-Rutte, bleek dit niet meer mogelijk te zijn.

U weet dat de Open Vld tegen de eenzijdige invoering van die slimme kilometerheffing is. We zouden dat best doen in Beneluxverband en idealiter zelfs in Europees verband.

U kent de studie over de bedrijfseconomische effecten voor de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens van professor Smolders. U hebt zelf nog een studie aangekondigd van professor Eddy Van de Voorde in verband met de goederenstromen. Zo belanden we bij de zeehavens.

De Open Vld kreeg op een bepaald moment gelijk van de Nederlandse minister Melanie Schultz van Haegen.

Volgens uw homologo of uw evenknie zou de tolheffing vanaf 2013, als u erin slaagt om het dan in te voeren, financieel positief uitpakken voor de Nederlandse havens. Dat is een bewering. Ik heb daarvoor nergens een onderbouwing gevonden, moet ik eerlijk zeggen, niet in de kranten en niet op de website van de Nederlandse overheid.

Eddy Bruyninckx, directeur-generaal van de Antwerpse haven, heeft daarop gereageerd. Het was ontroerend om te zien hoe hij in de bres sprong voor de Vlaamse Regering. Zo hoort het ook, want hij is de Vlaamse Regering wel wat dankbaarheid verschuldigd. Hij heeft voorstellen gedaan. Op één daarvan wil ik ingaan, namelijk zijn voorstel om de tolheffing in de Liefkenshoektunnel in het systeem op te nemen. Dat is boeiend. Daarover zou ik graag uw mening weten.

Minister, wat is uw reactie op de boude bewering van uw collega, die stelt dat het mooi meegenomen is voor de Nederlandse havens? Daarmee impliceert ze dat de Belgische havens erop achteruit zullen gaan.

Hoe gaat u om met de tolheffing in de Liefkenshoektunnel? Wordt dat geïncorporeerd in het systeem?

Graag had ik ook een stand van zaken van de aangekondigde studie. Minister, ik geef even mee dat we hebben afgesproken om op 5 mei professor Van de Voorde te ondervragen en tegelijk professor Smolders aan de tand te voelen over haar studie. Daarmee geef ik eigenlijk zelf een antwoord op de vraag naar de stand van zaken. Alles loopt.

Het tweede deel van de vraag gaat over de Nederlandse reacties, andermaal, op het politiek akkoord tussen de drie gewesten Vlaanderen, Brussel en Wallonië over de kilometerheffing voor vrachtwagens en een wegeenvignet. Dat gaat erover of de dingen die België wil doen, 'Europaproof' zijn of niet. Twee Nederlandse bronnen betwijfelen of dit de toets van Europa zal doorstaan. Dat debat is niet nieuw. We hebben het al gevoerd, jaren geleden.

De automobilistenbond ANWB stelde op haar website, en dat werd vervolgens overgenomen door de geschreven pers, dat ze betwijfelt of de nieuwe tolheffing in overeenstemming is met de Europese wetgeving. De woordvoerder zei: "Daarenboven is de maatregel ook vooral niet in overeenstemming met de Europese gedachte die vrij verkeer van goederen en personen

voorschrijft. De invoering van dit vignet betekent een belemmering van dat vrije vervoer. Wij denken niet dat de Europese Commissie hiermee akkoord gaat.” Dat is een directe stelling, een duidelijke conclusie. Ook hier heb ik naar juridische onderbouwing gezocht en niet gevonden. Minister, kunt u het weerleggen?

Er was ook een reactie van een politieke homoloog, van het CDA. Europarlementslid Corien Wortmann formuleerde haar bezwaar als volgt: “De plannen voor tolheffing in België zijn strijdig met de EU-regels,” – en dan krijg je een vreemde bijzin – “omdat ze alleen buitenlandse chauffeurs treffen. Het spoort niet met de ideeën van de Europese interne markt en het Europese gelijkheidsbeginsel.” Ze heeft blijkbaar een schriftelijke vraag gesteld aan de Europese Commissie voor opheldering.

Eerst dacht ik dat ze zich vergist. Het is niet zo dat enkel buitenlandse chauffeurs worden getroffen. Ook wij worden getroffen, al worden de effecten van de invoering geneutraliseerd, omdat we hebben afgesproken dat de gemiddelde Belg niet meer zal betalen dan ervoor. De autotaks vermindert wanneer het wegvignet wordt ingevoerd. In die zin is het niet juist dat alleen buitenlandse chauffeurs worden getroffen. Maar in een saldorekening is het wel juist. Het saldo van de invoering zal volledig worden betaald door buitenlanders. De meeropbrengst zal alleen de buitenlandse chauffeurs treffen. Misschien is dat CDA-Europarlementslid niet helemaal fout. Ik hoor graag uw reactie.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: De uitspraken van mevrouw Schultz van Haegen horen bij de houding die ik ook heb gemerkt bij de Nederlanders in het Beneluxparlement. Zij gaan tekeer als duiveltjes in een wijwatervat, want zij beseffen natuurlijk dat ze het moment om samen in een Benelux-kader de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren, gemist hebben. De christendemocraten en de liberalen hebben dat gemist omdat ze zich hebben laten opjagen door de PVV van Wilders, die van de kilometerheffing absoluut niet wilde weten. Wat al enkele jaren bezig was en naar een consensus toe groeide, is op een vrij botte manier onderuitgehaald onder druk van de PVV.

Al die uitspraken van de Nederlanders in het Beneluxparlement, van mevrouw Schultz van Haegen en van mevrouw Wortmann passen in dezelfde strategie: ze doen uitspraken over de buitenlandse kilometerheffing voor binnenlands gebruik. Ze proberen zich daartegen te verzetten. Ze proberen zich op een stoere manier op de borst te kloppen en duidelijk te maken dat het er in Nederland niet zal komen, terwijl ze in het verleden in hun partijprogramma's altijd het omgekeerde hebben gezegd. U zult zich herinneren wat premier Letermé, toen hij nog Vlaams minister-president was, daarover zei in Nederland. Dat is de geschiedenis, die is gekend. Het past in dat kader.

Mijnheer van Rouveroy, wat onze havens betreft, betreur ik dat u – en u kent de situatie goed – vanuit een veel te defensieve houding vertrekt. Naar aanleiding van uw vraag nu en in de plenaire vergadering, heb ik een aantal havens bevroegd. Ze schatten zelf in dat de gevolgen van de kilometerheffing heel miniem tot neutraal zouden zijn voor onze havens. U moet een stukje offensiever worden en proberen om ook de voordelen van een kilometerheffing onder ogen te zien.

Wat de Liefkenshoektunnel betreft, wil ik me aansluiten bij de vraag die u hebt gesteld. Het zou niet billijk zijn dat er een tol bovenop de tol zou komen. Ik sluit me dus aan bij het pleidooi dat de heer Bruyninckx houdt. Ik hoop dat we hier een consensus kunnen vinden en uitzoeken of het mogelijk is om de tolheffing in de Liefkenshoektunnel op termijn, en zeker op het moment dat de kilometerheffing voor vrachtwagens er komt, te compenseren voor vrachtwagens.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, ik wil me focussen op de vraag met betrekking tot het Europese luik. Het is iets dat me erg bekommert, maar vanuit een andere invalshoek dan die van de heer van Rouveroi. Ik zou heel graag hebben dat de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens er op korte termijn komt en dat er geen problemen zijn met de Europese regelgeving.

Tijdens het actualiteitsdebat heeft minister-president Peeters gezegd dat er een informele aftoetsing geweest is met het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer en dat uit die informele contacten bleek dat er zich geen problemen zouden stellen.

De bekommernissen in Nederland zijn volgens mij terecht. De vorige discussies inzake het vignet gingen over het al dan niet creëren van een meerkost voor buitenlanders ten opzichte van de ingezetenen en dat is volgens mij een heel terechte vraag. We moeten er een duidelijk uitsluitsel over hebben. De minister-president zei: “We zullen dit in de loop van het proces verder aftoetsen met Europa”. We zijn nu twee maanden na het afsluiten van het politiek akkoord tussen de drie gewesten en ik ben heel benieuwd of er al een verdere aftoetsing gebeurd is.

Het politiek akkoord is goed en heel evenwichtig. Ik zou het heel spijtig vinden indien we ‘en cours de route’ zouden moeten vaststellen dat het toch niet mogelijk zou zijn. Het is een heel belangrijk element dat moet worden onderzocht.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, ik wou ook reageren op de vraag die werd geformuleerd en uiteengezet door de heer van Rouveroi. Ik merk dat Open Vld vasthoudt aan de perceptie dat de kilometerheffing nadelig zal zijn voor onze economie. Ik vind dat een fout uitgangspunt. We hebben nog altijd geen objectieve gegevens, geen objectief studiewerk om tot die conclusie te komen. We hebben het daar al een aantal keer over gehad, ook in de plenaire vergadering. Wij spreken het uitgangspunt van Open Vld sowieso tegen, want vandaag kan de conclusie niet worden getrokken dat de kilometerheffing nadelig is.

De studie over de goederenstromen is besteld. We wachten die studie af en we zullen die over enkele weken hier in de commissie bespreken. Pas na het bekijken en bestuderen van die studie, kunnen we tot een conclusie komen. Op dit ogenblik kan dat nog niet.

Mijnheer van Rouveroi, u schaat zich uiteraard achter de Nederlandse minister Melanie Schultz van Haegen. Achter haar uitspraken zit wellicht een interne reden voor Nederland, maar er is geen objectieve grond voor. Wij betwisten dus zowel uw eigen uitspraak als die van de Nederlandse minister omdat er geen enkele objectieve grond voor is.

We zullen de conclusies over enkele weken bekijken en dan moeten we zo snel mogelijk overgaan tot een verdere invulling van de kilometerheffing: de tarieven, de wegen, de uitbreidingen. Op dit ogenblik is het te vroeg om dat te doen, we betwisten uw uitspraak ten eerste.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, ik wil u graag een bijkomende vraag stellen over de keuze die de Vlaamse Regering alsnog kan maken over de trajecten waar de kilometerheffing al dan niet wordt toegepast. Men kan differentiëren, en dat is in deze problematiek van de havens een mogelijk denkspoor. Ik kan me voorstellen dat u zegt dat er tussen Rotterdam en Antwerpen iets moet gebeuren om de boel niet te verzieken. Heeft de Vlaamse Regering daar al over nagedacht? Heeft de Vlaamse Regering al een voornemen om hier iets mee te doen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, toen ik de artikels las over de uitspraken van de Nederlandse minister voor Infrastructuur, mevrouw Melanie Schultz van Haegen,

dacht ik dat ze in Nederland een beetje aan het lachen waren met de domme Belgen. Dat is natuurlijk altijd heel leuk, maar het is ook zo dat in Nederland niet iedereen overtuigd is van de verklaring van hun minister dat hun havens voordeel zouden hebben bij onze mogelijke beslissingen. Ik citeer De Morgen van 16 februari 2011: “De vereniging Transport en Logistiek Nederland en de verladersorganisatie EVO vrezen vooral dat vooral buitenlandse voertuigen als melkkoe gaan fungeren.” Zo gerust zijn ze er in Nederland ook niet op. Ik weet niet met wie de heer Roegiers heeft gesproken. Onze havens zijn in elk geval ook nog niet helemaal gerustgesteld.

We moeten de resultaten van de studie afwachten. Ik vind het nuttig dat dit punt hier nog eens aan bod komt. Ik zou de minister met aandrang willen vragen onze motie van 26 januari 2011 nog eens goed te herlezen. Ik zal even een paar puntjes aanhalen. In die motie vragen we de Vlaamse Regering onder meer om “met spoed de nodige maatregelen uit te werken om de vooropgestelde data naar de gezamenlijke implementatie te halen en, meer in het bijzonder, het eventueel aangepaste eurovignetnetwerk en de tariefstructuur vast te leggen”, om “het overleg met de betrokken economische sectoren hierover te voeren en de gesprekken met de drie gewesten verder te zetten, ten einde de juiste parameters vast te leggen en de ontbrekende punten samen te beslissen”. Een ander belangrijke vraag luidt dat “de globale herziening van de verkeersfiscaliteit de concurrentiepositie van de Vlaamse economie vrijwaart”. We zijn de voorbije maand niet op deze standpunten teruggekomen. Ik ben dan ook benieuwd naar de stand van zaken. Ondertussen is in elk geval veel gebeurd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, hoewel de afgelopen weken heel wat is gebeurd, kan ik hier geen verslag, brieven of onderhandelingsdocumenten voorleggen. De studie van het steunpunt zal tegen eind maart 2011 worden afgewerkt. Ik laat die studie onafhankelijk uitvoeren. Dit betekent dat ik niet elke week vraag hoe het zit en of wel de juiste vragen worden gesteld. Ik ga ervan uit dat professor Van de Voorde verstandig genoeg is om te weten hoe hij dit moet aanpakken. Ik laat hem autonoom voortwerken.

We werken gestaag voort. We hebben trouwens maandenlang hard aan dat akkoord met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en met het Waalse Gewest moeten werken. Dat is er niet van de ene dag op de andere gekomen. Dat heeft tijd gevegd.

Wat de Europese toetsing betreft, heeft mevrouw Jans er terecht op gewezen dat de minister-president tijdens de plenaire zitting naar een informele Europese toetsing verwezen. Ik kan dat bevestigen. Die toetsing is positief verlopen. Het is natuurlijk nog niet definitief goedgekeurd. Dat kan nog niet. We gaan nog na op welke manier we het zullen implementeren. Wat de intergewestelijke uitvoering betreft, moeten we nog overleg voeren. De Europese Commissie moet het met de andere gewesten overeengekomen model nog valideren. Alles wat we doen, moet die Europese toetsing doorstaan. Dat zal fase na fase gebeuren. Het eerste overleg is alvast positief verlopen.

De herziening van de eurovignetrichtlijn heeft in Nederland een hele evolutie doorlopen. Dit zit eigenlijk op dezelfde lijn als onze eigen plannen met de drie gewesten in dit land. Ik heb minister Schultz een paar maanden geleden voor het eerst ontmoet. We hebben afgesproken dat we elkaar op de hoogte zouden houden. Indien in Vlaanderen een beslissing wordt genomen, zal ik haar telefonisch contacteren en melden hoe we het willen aanpakken. Als zij een brief wil schrijven of een beslissing wil nemen, informeert ze me hierover. Dit gebeurt op een zeer correcte manier. We houden elkaar op de hoogte. Ik ben ervan overtuigd dat minister-president Peeters met zijn Nederlandse ambtsgenoot, minister-president Rutte, een soortgelijke afspraak heeft gemaakt.

De Nederlandse regering heeft afgehaakt. Ik heb de argumenten gehoord. Ik wil er echter op wijzen dat de Open Vld me niet zo lang geleden tijdens een plenaire zitting heeft aangepakt omdat we niet even snel als Nederland gingen. We gaan gestaag door. We proberen dit op

een billijke manier te doen. We betrekken de sector en de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) hierbij.

Afgelopen zaterdag heb ik de jaarvergadering van Transport en Logistiek Vlaanderen bijgewoond. Ik heb geen speech gehouden. Ik heb voorgesteld een debat te voeren. Om de gevoeligheden beter te kunnen inschatten, heb ik daar vragen beantwoord. Ik vond dit zeer boeiend. Ik hoop dat de aanwezigen het ook boeiend vonden.

De algemene concurrentiepositie van onze Vlaamse havens wordt door veel factoren bepaald. Het gaat onder meer om de geografische locatie, de toegankelijkheid, de dienstverlening, de aanwezigheid van gemotiveerde medewerkers, de ontsluiting naar het achterland en de transportkosten in enge zin. De ontsluiting is zeer bepalend voor de aantrekkelijkheid van een haven. Al deze factoren moeten zo optimaal mogelijk op elkaar inhaken.

Een aantal weken geleden heeft de minister-president tijdens een plenaire zitting naar het intergwestelijk akkoord verwezen. Ik heb de tekst nu niet bij me. In dat akkoord staat een specifiek zinnetje over de zones rond de havens. We hebben professor Van de Voorde de opdracht gegeven deze bepaling nader te bekijken. We moeten de impact van de slimme kilometerheffing op een slimme manier bekijken.

Veel daarvan hangt af van de hoogte en van de tariefstructuur van de kilometerheffing. Ik heb er nog geen antwoord op omdat men dat moet onderzoeken. Als ik al een antwoord zou geven, zouden jullie me afschieten omdat ik niet wacht tot de studie klaar is. Eerst moeten de resultaten dus bekend worden. Er worden wel scenario's uitgedokterd, maar de studie zelf zal ook al een aantal scenario's van dichtbij bekeken hebben. Ik verneem dat er al een datum is afgesproken om de studie te bespreken.

Voor mij is het belangrijk dat men gaat nadenken over transport en bijvoorbeeld lege ritten probeert te vermijden. Vorige zaterdag heb ik met de sector een debat gehad over de 3,5 en 12 ton. Boven 12 ton geldt de basisverkeersbelasting, tussen 3,5 en 12 ton bestaat die basis niet. Men moet dus een intelligente tariefzetting doen zodat men niet tot een situatie komt waarbij er geen plus-12-tonners meer rijden, maar alleen nog kleine vrachtwagens. We moeten hier dus rekening mee houden bij het bepalen van de tarieven en dat is wat Eddy Van de Voorde en zijn mensen gaan doen.

De vraag over de tolheffing in de Liefkenshoektunnel is een zeer interessante vraag. Europa laat de deur een beetje open. De richtlijn zegt dat men naast de algemene gebruikskost voor het wegennet een specifieke kost kan aanrekenen voor bepaalde infrastructuur. Het is dus niet uitgesloten dat men naast een kilometerheffing ook nog tol betaalt voor het gebruik van bepaalde infrastructuur. Ik denk dat we moeten proberen om zo slim mogelijk tewerk te gaan. Integreren is voor iedereen het gemakkelijkst. Volledig integreren zal nooit kunnen, want bijvoorbeeld de Liefkenshoektunnel wordt ook door gewone auto's gebruikt. Bij een integratie in de kilometerheffing voor vrachtwagens, wat doe je dan met de tol voor gewone auto's?

We moeten wel onderzoeken hoe men tot een goede integratie kan komen. De heer Roegiers zegt: "Geen tol boven tol". Ik zou het een beetje willen nuanceren. Het is niet de bedoeling om de tarieven van de kilometerheffing nog eens te rekenen bovenop het toltraject, maar men kan perfect zeggen dat er een ander tarief geldt, daar waar er bepaalde infrastructuur is.

Ik kan er vandaag geen uitspraak over doen, omdat het deel uitmaakt van het proces dat we nog moeten doorlopen. Voor de Liefkenshoektunnel zitten we nog tot 2012 vast aan de concessie. Maar na 2012 komt 2013, het jaar van de kilometerheffing. We moeten dus onderzoeken hoe we het dossier verder aanpakken.

De studie zelf wordt door professor Van de Voorde uitgevoerd. Iedereen is geïnteresseerd in die studie. De sector vraagt zich af of ze niet te theoretisch zal zijn. De MORA zou liever nu

al alles weten, maar het is belangrijk dat eerst het onderzoek gebeurt en dat we nadien het debat voeren.

De impact op de havens wordt onderzocht, samen met de tariefzetting.

Er wordt hier ook voor gepleit om de heffing gewoon in te voeren omdat er al zo lang over is gepraat. Nederland heeft het momentum gemist. Ik zal in elk geval consequent bij elke stap die we zetten mijn ambtscollega informeren. Het is belangrijk dat we dat doen.

Mijnheer Peeters, men kan inderdaad ‘spelen’ met tarieven, men kan veel doen. We hebben nog geen keuzes gemaakt. Ook het wegennet waarop het zal worden toegepast, ligt vandaag nog niet vast. Ik heb het nogal voor het advies van de MORA: start het TERN-netwerk (Trans-European road network) op. Minimaal zal het het TERN-netwerk worden, maar laat ons de tijd om het rustig en goed uit te werken. Ik hoop dat het onderzoek zoals afgesproken eind maart zal klaar zijn en dat we dan ook het debat over de effecten zullen kunnen voeren.

Mijnheer van Rouveroij, u kunt van mij geen wetenschappelijk onderzoek verwachten om te ontcrachten wat men poneert. Ik ben op het ogenblik een onderzoek aan het doen. We hebben met de Vlaamse Regering een keuze gemaakt.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik ben bijzonder ontgoocheld in uw laatste reactie.

Ik zal nog even het geheugen oprissen. Men slaagt erin – en ik vind het bijzonder raar – om de bestaande studie van professor Smolders ‘Simulatie van de effecten van 24 tarief-scenario’s...’...

Minister Hilde Crevits: Ze relativeert ze zelf! Komaan!

De heer Sas van Rouveroij: Wanneer heb ik die geresultateerd?

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Smolders zelf.

De voorzitter: We zullen professor Smolders hier eens uitnodigen zodat we een debat kunnen hebben.

De heer Sas van Rouveroij: U hebt met professor Smolders gepraat, ik heb dat ook gedaan. We gaan dat nog eens samen doen op 5 mei, in het bijzijn van de collega’s. In afwachting daarvan staat op papier wat er staat. Er is een rapport van het Vlaams Steunpunt fiscaliteit & begroting. Dat is geen privé-bureau, dat steunpunt wordt bemand door academische mensen. De titel van het rapport is: ‘Simulatie van de effecten van 24 tariefscenario’s op de rentabiliteit en de falingskans van 135 transportbedrijven’. Dat is een relevant thema, denk ik. Op pagina 20 lees ik: “De return on assets (ROA)...”. Ik zeg het nog eens omdat u er niet eens naar verwijst.

U blijft altijd maar verwijzen – en dat begint me wel te irriteren – naar een klaarblijkelijk alleenzalmakende studie van professor Van de Voorde, die er nog niet is, maar waarvan u hoopt dat ze dit rapport zou kunnen weerleggen. Welnu, ik zou van u eens willen weten wat precies de opdracht is die u hebt gegeven aan professor Van den Voorde. Moet die de studie van professor Smolders weerleggen, of bestaat die opdracht erin de goederenstromen en de effecten op die stromen, onder meer in het kader van de havens, te bestuderen? Ik ga er even van uit – maar u zult dat dan zo dadelijk weerleggen – dat de opdracht van professor er niet in bestaat de studie van de hogeschool te weerleggen, dus het herexamen te doen van professor Smolders. Dan herhaal ik nogmaals: de return on assets halveert ten opzichte van de toestand zonder rekeningrijden, bij een vlak tarief van 10 eurocent.

De voorzitter: Bij de regeling van de werkzaamheden hebben we afgesproken zowel professor Smolders als professor Van de Voorde hier uit te nodigen. Ik wil enigszins voorkomen dat we hier opnieuw het debat over professor Smolders gaan voeren. We hebben dat al gevoerd, en naar aanleiding van uw opmerkingen en tegemoetkomend aan uw vraag,

nodigen we professor Smolders hier uit. Dan hoop ik dat er een tegensprekelijk debat met de minister kan worden gevoerd.

De heer Sas van Rouveroj: Voorzitter, daarmee ben ik het helemaal eens. Ik was niet eens van plan om erover te beginnen. Van nature ben ik niet zo. We hebben een afspraak en ik houd me daaraan. Wat me wel danig irriteert, is dat men het wel voortdurend heeft over de studie van professor Van de Voorde. Ik wil het daar ook graag over hebben, en we zullen de professor daar te gepasten tijde over ondervragen. Iedereen heeft het daarover, maar niemand staat zelfs maar even stil bij een bestaande studie. Er wordt zelfs niet naar verwezen. Die studie is er wel. Ik wil alleen recht geven aan wie recht toekomt, namelijk aan dit Vlaams steunpunt, dat dan toch die inspanning heeft gedaan. We zullen die mensen ondervragen op 5 mei. Dit rapport bevat immers eten en drinken. Ik heb er ondertussen ook met professor Smolders over gepraat. Er zit nog meer dan voldoende vlees aan dat rapport. Minister, vooral dat u stelde wat meer vlees nodig te hebben, is me even in het verkeerde keelgat geschoten. Dan zegt u dat dit alleen maar beenderen zijn. Dat is echt niet waar. Dit is misschien nog wat mager, maar hier zitten ook wat spieren en ook voldoende vet aan, wees gerust. Ere wie ere toekomt.

Ik wil nog even een been in uw richting gooien, en dan kunt u daarop kluiven. Op 5 mei praten we daar dan verder over. Professor Van de Voorde zal het inderdaad dus hebben over die goederenstromen en de effecten daarop. Ik geef een concreet voorbeeld, nu even los van de havens. Wie zich vandaag ook zorgen maakt over de invoering van de kilometerheffing, is de distributiesector. Dat zijn de grote spelers, de Colruyts en Delhaizes van deze wereld. De winstmarges zijn zeer klein in die sector. Nu, Albert Heijn begint in het noorden van ons land met een aantal vestigingen. De grote distributiespelers zijn daar dus wel enorm bang voor, want de toelevering van Albert Heijn in het noorden zal onmiskenbaar veel goedkoper gebeuren dan de toelevering van die Delhaizes en Colruyts in Gent of het zuiden van het land. Daar hebben we geen professor voor nodig. Er zal met andere woorden een effect zijn aan de grenzen van ons land, bijvoorbeeld in de distributiesector.

De voorzitter: U weet dat ik de vorige maal tijdens de regeling van de werkzaamheden heb voorgesteld dat de grote spelers op het gebied van logistiek – en dan denk ik aan Essers, Nike, BASF en de vierde ben ik even kwijt – hier hun visie op die kilometerheffing en alles wat met logistiek te maken heeft, zouden komen toelichten. Daar komen we te gelegener tijd dus ook nog op terug.

De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik wil er u ook aan herinneren dat deze commissie ook een werkbezoek zou brengen aan de Groep Delhaize, om deze problematiek verder te bespreken.

De voorzitter: Ik ga wel elke week naar de winkel, maar ik vind het wel eens leuk om naar de distributie te gaan kijken.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer van Rouveroj, als u de verslagen van de vorige vergaderingen erop naslaat, zult u zien dat ik toen heb gezegd dat de studie van professor Van de Voorde samen met het onderzoek van het steunpunt terug naar de MORA gaat. Als u wilt dat ik hier elke week bij elke vraag alles herhaal wat ik vroeger heb gezegd, dan wil ik dat graag beginnen te doen. Dan breng ik de verslagen mee. Daar heb ik me toe verbonden, en ik hoop dat dit voldoende zegt.

De heer Sas van Rouveroj: Minister, die studie van het steunpunt is al bij de MORA geweest.

Minister Hilde Crevits: Natuurlijk. Ik wil vermijden dat die studie in de lade belandt en dat het op naar de volgende studie is. U weet zeer goed hoe dat door de MORA is behandeld. Ik

weet dat ook. Ze zijn complementair. Het is niet de ene studie tegen de andere. Ze onderzoeken andere zaken. Ze moeten samen worden bekeken. De MORA heeft daar ook alle belang bij, net als het bedrijfsleven. Dat is de verbintenis die ik op mij heb genomen, en u was daar toen zeer blij mee. Ik hoop dat u dat nog bent.

De heer Sas van Rouveroj: Ik ben er zeer blij mee dat de MORA een tweede kans krijgt om zich uit te spreken over die studie. De eerste maal was dat immers zeer ongelukkig; daarover ben ik het met u eens.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stand van zaken met betrekking tot de proef met zogenaamde ecocombi's na de uitlatingen van de federale staatssecretaris voor Mobiliteit
- 1373 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ecocombi's
- 1433 (2010-2011)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, in februari 2010 werd er door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gecommuniceerd dat in totaal 28 transportbedrijven vorig jaar 36 mogelijke proeftrajecten hadden voorgesteld voor een uitgebreide test met ecocombi's. 14 daarvan beantwoordden toen al aan de criteria. Het Agentschap Wegen en Verkeer voerde een laatste screening uit, zodat een beslissing “in de komende weken” – dat was einde 2010 – mocht worden verwacht. Het Agentschap heeft de trajecten ingedeeld in drie groepen. Een eerste categorie betreft de 14 routes die voldoen aan de minimumvoorwaarden qua veiligheid. Bij een tweede categorie van 9 trajecten stellen zich beperkte problemen, terwijl de 13 routes opgenomen in de derde categorie niet voldoen aan de minimumeisen.

Het agentschap zou binnenkort een definitief advies aan de minister van Openbare Werken overmaken. Zij zou dan “een van de volgende weken” een selectie van de trajecten indienen bij de Vlaamse Regering, die haar fiat moet geven alvorens de proeven kunnen starten. De Federale Regering zou ook stappen zetten voor de noodzakelijke aanpassingen van het verkeersreglement, waarover ook reeds vragen zijn gesteld, onder meer tijdens de bespreking van de beleidsbrief 2010-2011. In de Kamer van Volksvertegenwoordigers zijn eveneens voorstellen van resoluties ingediend.

Inmiddels kwam het bericht dat de proef in Duitsland met enkele maanden is uitgesteld. In Nederland daarentegen gaat het dan weer sneller. Gezien de congestie op onze wegen en de ecologische druk door het wegentransport, is de proef met lange zware voertuigen (LZV) belangrijk. Alle middelen om efficiënter gebruik te maken van de wegeninfrastructuur en om de druk op het ecologisch systeem te verminderen, moeten goed worden bekeken. Recent heeft de federale staatssecretaris verklaard dat hij het minimale heeft gedaan met betrekking tot zijn bevoegdheden, en dat niets de proefprojecten nog in de weg staat.

Minister, kunt u aangeven welke stappen AWV nog moet zetten? Heeft de Vlaamse Regering haar fiat gegeven aan de trajecten? Hoe ver staat de Federale Regering met de aanpassing van het verkeersreglement en met het opstellen van de technische eisen waaraan de LZV's moeten voldoen? Kunt u de verklaringen van de federale staatssecretaris voor Mobiliteit bevestigen? Wanneer zullen de proefprojecten effectief starten? Kunt u zeggen welke landen in Europa met de proef zijn gestart en wat de eerste bevindingen zijn?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, de heer de Kort heeft in zijn inleiding een aantal aantallen opgesomd in verband met de proefprojecten en de routes die voldoen aan de criteria. In mijn tekst heb ik verwezen naar de beleidsbrief. Daarin is er toch een verschil op het vlak van die aantallen. De heer de Kort spreekt over 36 proefprojecten. Minister, in uw beleidsbrief vond ik in verband met de realisaties 2010 28 routes. De heer de Kort heeft het in zijn inleiding over 14 routes die voldoen aan de criteria. In uw beleidsbrief zijn dat er 10. Wat zijn nu de juiste cijfers? Wat is de stand van zaken?

Minister, wat de beleidsbrief betreft, hebt u een aantal te realiseren punten voor 2011 voor het project ecocombi's vooropgesteld. Een ervan is natuurlijk het wetgevend werk, en meer bepaald dat van de federale overheid, dat nodig is om de proefprojecten te lanceren. Mijn federale collega Bert Wollants heeft uittredend staatssecretaris Schouppe hierover op 15 februari 2011 in de Kamercommissie ondervraagd. Uit het antwoord van staatssecretaris Schouppe blijkt dat zijn werk eigenlijk klaar is. Hij moet immers geen aangepaste regelgeving maken voor deze proefprojecten, maar hij heeft de mogelijkheid om in individuele afwijkingen te voorzien inzake de normale lengte en het normale gewicht van vrachtwagencombinaties voor proefprojecten.

Dat standpunt werd ook meegedeeld op de Interministeriële Conferentie van de ministers van Infrastructuur en Vervoer van 1 april 2010. Staatssecretaris Schouppe liet in zijn antwoord weten dat hij nog altijd wacht op de eerste pilootprojecten van de gewesten en op vragen om een afwijking op het technisch reglement te kunnen toestaan. Minister, de conclusie is dus dat men op federaal niveau de nodige stappen kan zetten zodra u een vraag stelt.

Minister, kunt u mij een stand van zaken geven over het dossier met betrekking tot de proefprojecten? Hebt u hierover nog overleg gehad met uw federale collega? Wat zijn de grootste knelpunten op het Vlaamse niveau? Welke proefprojecten staan er als eerste gepland? Hoe ver staat het met de uitwerking hiervan?

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, de proefprojecten in Duitsland zullen ongeveer vijf jaar lopen. Is er in Vlaanderen al een termijn bepaald over de duur vooraleer een evaluatie volgt? De staatssecretaris zegt dat niets de proefprojecten in de weg staat. Is er ook een aftoetsing gebeurd op het vlak van de verkeersveiligheid? Zo ja, welke toets is dat dan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik stuur net een sms om me de cijfers over de proefprojecten door te sturen. Ik heb die niet bij. In de antwoorden op schriftelijke vragen heb ik enkel het totale aantal gegeven, maar niet het aantal dat werd goedgekeurd.

Collega's, dat dossier gaat al enige tijd mee, en dat is een eufemisme. Ik geef even een stand van zaken. Voorafgaand aan de start van zo'n proefproject moet de regelgeving zowel door de federale overheid als door de gewesten worden aangepast. Dat blijkt uit adviezen van de Raad van State, onder andere op een eerder ontwerp van koninklijk besluit van de federale overheid, en uit de rechtspraak van het Grondwettelijk Hof.

Wat het wetgevend luik betreft op het niveau van het Vlaamse Gewest, moet Vlaanderen als wegbeheerder specifiek voor de LZV's invulling geven aan zijn bevoegdheid over de bescherming van de weginfrastructuur en het voorkomen van schade aan het wegdek. Er is dus een decretale basis vereist om proeftrajecten voor de vrachtwagens toe te staan. Bovendien moet nog een samenwerkingsakkoord worden gesloten. Dat hoeft niet zo lang te duren. Ik denk dat Wallonië ook geïnteresseerd is in die proefprojecten.

Wat de beoordeling van de trajectvoorstellen betreft, zijn tijdens de vorige legislatuur de parameters bepaald. Dat bleek een hele klus.

AWV, Afdeling Expertise Verkeer en Telematica, heeft 148 trajecten gescreend. Die screening verliep op een hoog schaalniveau en behelsde vooral de infrastructurele aspecten.

Men keek daarbij naar het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet. Er werden routes vergeleken, en er was een aftoetsing aan de minimumeisen waaraan die routes moesten voldoen. Die eisen zijn naar voren geschoven door het Steunpunt Mobiliteit en Openbare Werken, Spoor Verkeersveiligheid.

De ingediende trajectenvoorstellen zijn opgedeeld in drie groepen. Een eerste groep voldoet op hoog schaalniveau aan de aangegeven voorwaarden, een tweede groep wijkt op bepaalde punten af en een derde groep moet volledig worden geweerd. De aantallen heb ik nog niet, mevrouw Jans.

Na deze driedeling werd, rekening houdend met spreiding zowel over de regio's als over de vervoersassen, een pool van een tiental verder in detail te onderzoeken routes samengesteld. Voor elk van de routes werden een aantal bijkomende gegevens over de gewestwegen van het onderliggend wegennet samengebracht, zoals onder andere de verkeersveiligheid in het algemeen en de fietsveiligheid in het bijzonder. Men heeft gekeken naar de ongevalgegevens. Men heeft ook de lijst van de sites vervat in het zwartepuntenprogramma bekeken. Verder zijn een aantal infrastructuurkenmerken geïnventariseerd: de met verkeerslichten uitgeruste kruispunten, de aard van de aanwezige fietsvoorzieningen en de ligging van de route ten opzichte van het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk.

De verschillende onderdelen van de route zijn heel gedetailleerd in kaart gebracht, zowel het hoofdwegennet als het onderliggend wegennet dat eventueel gebruikt zou worden, alsook de beide uiteindes van de routes. Er is immers misschien een verschil tussen de aankomst- en de vertrekbeweging.

De mogelijke knelpunten zijn eveneens geïnventariseerd. Hiervoor werden aanbevelingen gedaan.

Op basis van de screening op macro- en microniveau zullen een aantal trajecten worden voorgesteld aan de Vlaamse Regering, in samenhang met het wettelijk kader. Het lijkt me een beetje sneu om alleen met trajecten naar de Vlaamse Regering te gaan en niet meteen de regelgeving aan te passen. We moeten er dus voor zorgen dat we een volledig pakket hebben. De MORA heeft gevraagd om een zicht te krijgen op het resultaat van de screening.

Mevrouw Jans, de federale overheid is bevoegd voor het regelen van het verkeer met LZV's op basis van de algemene politie en de reglementering op het verkeer en vervoer, alsook van de technische voorschriften inzake de verkeers- en vervoersmiddelen. Zij kan en moet dan ook de voorwaarden bepalen waaronder vervoer mogelijk is met vrachtwagens die afwijken van de maximumwaarden in het technisch reglement.

Mijn federale collega wil hiervoor gebruikmaken van artikel 78 van het technisch reglement, dat "de minister van Verkeerswezen, bij wijze van uitzondering, toestaat de volgens de door hem vastgestelde voorwaarden en procedure de goedkeuring en het in het verkeer brengen van een voertuig als alleenstaand geval toe te laten".

De wijze waarop de federale overheid invulling geeft aan haar deel van de bevoegdheid, doet niets af van het feit dat de Raad van State bepaalt dat het aan de gewesten toekomt om te bepalen onder welke voorwaarden deze voertuigen gebruik mogen maken van de weg. Dit maakt deel uit van de bevoegdheid inzake de bescherming van de weginfrastructuur en het voorkomen van schade aan het wegdek.

De praktische uitwerking van de federale en gewestelijke regelingen moet nog worden geregeld via een samenwerkingsakkoord. Vandaar het lopend voorbereidend overleg. Mevrouw Jans, er is een volgende vergadering gepland eind maart.

Mijnheer de Kort, ik heb zonet een overzicht gegeven van wat er nog moet gebeuren. Het is mijn bedoeling alles voor het zomerreces klaar te hebben. Dat dossier moet met inbegrip van de trajecten door de hele Vlaamse Regering worden goedgekeurd.

In Nederland zijn er al verschillende proeven geweest die positief geëvalueerd werden, waarna een volgende, ruimere, proef kwam. Er is bijzonder aandacht gevraagd in het advies van de MORA. Men kan Nederland immers niet zomaar transponeren op Vlaanderen omdat ons wegennet zeer fijnmazig is.

In Denemarken heeft de proef met LZV's uitgewezen dat het inzetten van deze voertuigen geen lading afsnoept van het spoor. De vrees van de zogenaamde reverse modal shift bleek onterecht. Net als in Nederland zijn ook daar de LZV's enkel toegelaten op hoofdwegen en aftakkingen naar havens en bedrijfsterreinen, voor zover die geschikt zijn voor dit langer en zwaarder verkeer.

In Duitsland zijn er enkele beperkte proeven geweest. Er is al wat ervaring, maar we moeten ook rekening houden met de specifieke Vlaamse context.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik hoop dat u de zomer van 2011 bedoelt, als u het over het zomerreces hebt, om te starten met de Nederlandse ecocombi's. Ik ben bezorgd dat er een ongelijke concurrentiestrijd komt in de transportsector met Nederland op het gebied van logistiek en distributie, als we dat niet invoeren. Daar begint het duidelijk op wieltjes te lopen. Er verschijnen artikels in gespecialiseerde vakbladen met succesverhalen over de ecocombi's. Men verwijst niet alleen naar resultaten op het vlak van verkeersveiligheid, omdat daar weinig problemen zijn, maar ook van de bijdrage aan het milieu door die opleggercombinaties, door een lagere CO₂-uitstoot.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik word er elke keer moedeloos van als ik hoor wat er allemaal moet gebeuren, welk overleg er moet plaatsvinden en welk samenwerkingsakkoord er moet worden afgesloten voor het proces kan worden afgerond en er kan worden gestart. Dat wijst op de grote ingewikkeldheid van ons land. Het zou allemaal veel eenvoudiger kunnen.

Ik heb onlangs een artikel gelezen uit Duitsland, waarin de Hessische verkeersminister Dieter Posch stelt dat er een vertraging is omdat er veel overleg met de gemeenten nodig is voor er proefprojecten kunnen worden gestart. Minister, u betreft de MORA erbij, wat goed is, maar in welke mate is er voor de geselecteerde trajecten overleg geweest met gemeenten? Als het wordt ingevoerd, kan het nog wat weerstand oproepen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik neem de aandachtspunten mee. Ik draag dit dossier al enkele jaren mee. We mogen niet te snel gaan, maar soms ben ik ook verrast door wat er allemaal moet gebeuren om een en ander geregeld te krijgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over nevenactiviteiten van De Lijn - 1391 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb mijn vraag om uitleg als titel gegeven 'Nevenactiviteiten van De Lijn' omdat ik niet wist hoe ik het anders moest omschrijven. In een weekendkrant van eind februari las ik dat personeel van De Lijn Oost-Vlaanderen de ramen wast van de Gentse bewoners na wegwerkzaamheden in een straat. De bewoners waren blijkbaar bijzonder verrast dat iemand plots, ongevraagd en gratis hun ruiten kwam

wassen. Het was zogenaamd een cadeautje van De Lijn als compensatie voor de overlast door wegenwerken omdat daardoor bij droogte stof vrijkomt en bij regen modder ontstaat.

De Lijn stuurt haar personeel langs in alle centrumstraten waar een tram voorbijkomt en waar werkzaamheden zijn uitgevoerd. In totaal gaat het om meer dan honderd winkels en huizen. De ruiten worden gewassen op het gelijkvloers. De bewoners die niet op het gelijkvloers wonen, krijgen van De Lijn een tienrittenkaart cadeau. In totaal zal de Vlaamse Vervoermaatschappij er een 150-tal uitdelen. Minister, hoe sympathiek zo'n initiatief ook kan overkomen, ik stel me toch vragen bij deze nevenactiviteiten van De Lijn.

Minister, ik bedoel dit niet ironisch, maar hoort ruitenwassen bij het basistakenpakket van De Lijn? Hoeveel personeel wordt/werd hiervoor ingeschakeld? Om welk personeel gaat het? Hoeveel bedraagt de kost voor het ingeschakelde personeel? Gaat De Lijn deze taak ook gratis uitvoeren bij alle bewoners langs wegen waar wegenwerken worden uitgevoerd en waar een bus of tram passeert buiten het centrum?

De bewoners die niet op het gelijkvloers wonen, krijgen als compensatie een tienrittenkaart cadeau. Hoeveel bedraagt de totale uitgave voor deze tienrittenkaarten? Krijgen ook alle bewoners die op een verdieping wonen langs een weg waar wegenwerken worden uitgevoerd en waar een bus of tram passeert, een tienrittenkaart cadeau? Welke compensatie overweegt u voor de automobilisten, vrachtwagenbestuurders, motorrijders, bromfietzers, fietsers en voetgangers die hinder ondervinden door wegenwerken en wier voertuig wordt beschadigd of bevuild door wegenwerken? Mogen zij gratis naar de carwash, naar de schoenpoetser of stuurt De Lijn daarvoor haar autowassers langs?

Minister, het kan ironisch klinken, maar ik vind het niet zo grappig als ik de kostendekkingsgraad van De Lijn bekijk. Die bedraagt vandaag slechts 16 procent, terwijl die van de MIVB 50 procent bedraagt. Heeft De Lijn personeel of budget te veel, gezien deze ongeziene cadeautjespolitiek? En vooral, de mensen wisten zelfs niet dat het ging gebeuren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Na de heraanleg werden in Gent de winkelstraten Korte Meer, Sint-Niklaasstraat, Sint-Michielselling, Cataloniëstraat en omgeving op zaterdag 5 maart feestelijk geopend. Deze actie van De Lijn gebeurde in het kader van deze inhuldiging in samenwerking met de stad Gent. Aangezien de werken, in het kader van het project KoBra, een grote impact hadden op de bewoners en de handelaars van de centrumstraten vond De Lijn het opportuun om deze eenmalige en uitzonderlijke actie te doen.

De Lijn meldt me dat deze actie zeer uitzonderlijk is en gebeurde omdat er een langdurige tramonderbreking en dus een feitelijke inkorting van de tramlijn was gedurende de werken. Het effectief onderbreken van de tramlijn werd door De Lijn zeer uitzonderlijk toegepast omdat er geen alternatief was.

De eenmalige en uitzonderlijke promotionele actie van De Lijn bestond uit twee delen. Ten eerste werden de ramen gewassen op het gelijkvloers. Dit werd uitgevoerd door een externe firma. Er werden dus geen werknemers van De Lijn ingezet. De foto van een medewerker die een raam wast, werd genomen op vraag van de pers. (*Rumoer. Gelach*)

De Lijn meldt me dat de kostprijs voor het wassen van de ramen 1609,78 euro bedroeg. Ten tweede kregen de bewoners die op een verdieping wonen in de heraangelegde straten een tienrittenkaart.

De Lijn bepaalt zelf per project of er al dan niet acties worden georganiseerd. De Lijn kon ook een andere vorm van promotie doen, in dit geval koos De Lijn voor het vermelde initiatief.

De Lijn heeft me gedeeld dat de kostprijs per gratis lijnkaart 0,10 euro is. Dit is voor De Lijn de aanmaakkost. Deze kaarten vertegenwoordigen een commerciële waarde van 9 euro per kaart. De Lijn meldt dat er 101 kaarten verdeeld werden. De commerciële waarde van deze

actie vertegenwoordigt dus 909 euro. Er werden geen andere kosten gedaan. De exploitatiekosten nemen niet toe door eenmalig deze kaarten ter beschikking te stellen.

De Lijn beschikt over een budget voor haar promotionele acties en campagnes. Over specifieke acties beslist het management van De Lijn. De Lijn geeft aan dat deze actie echter geen nadelige invloed heeft op de kostendekkingsgraad van De Lijn. Ten eerste werd er geen personeel van De Lijn ingezet. Ten tweede had de actie net tot doel reizigers te winnen en terug te winnen. De Lijn deelt niet zomaar kaarten uit. Omwille van de onderbrekingen van het tram- en busverkeer wou ze een geste doen naar die inwoners. De actie heeft dus net tot doel om meer reizigers en inkomsten aan te trekken.

De Lijn vermeldt nog dat probeeracties en -campagnes een veel gebruikt middel zijn om de verkoop van producten te stimuleren. Gratis lijnkaarten worden in nog andere gevallen toegepast. Het wassen van de ramen was uniek. Ik denk niet dat dat nog vaak zal worden toegepast.

Ik ken die straten wel, ik heb in Gent gestudeerd. De bebouwing staat zeer dicht bij de tramlijn. Ik kan me wel voorstellen dat daar heel wat stof gepasseerd is. Ik heb het krantenartikel bestudeerd, mijnheer Reekmans. Uw vraag verraste me. Het stadsbestuur van Gent was dus zeer opgetogen met die eenmalige raamwasactie. Dat zal niet vaak gebeuren, en zeker niet door AWW.

De voorzitter: Dat was echt een gigantisch interessante vraag, mijnheer Reekmans.

De heer Peter Reekmans: Waarom hebt u ze dan laten passeren?

De voorzitter: Dat vraag ik me ook af. Het was toch een storm in een glas water, hoor.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Ik heb de vraag om twee redenen gesteld. De foto's zijn inderdaad misleidend. Om te weten of de informatie in de media klopt, moeten we hier wel vragen komen stellen. Dat kan met een schriftelijke vraag of een vraag om uitleg. *(Opmerkingen)*

De voorzitter heeft mijn vraag niet tegengehouden, dus was hij wellicht ook benieuwd naar de nevenactiviteiten.

Ik stel deze vraag omdat er in het verleden buschauffeurs van een bepaalde stelplaats geen werk hadden, terwijl hun collega's elders aan het staken waren. Het stelt me gerust dat het hier niet om personeel van De Lijn ging. Dat had ik niet zo grappig gevonden. Uitbesteding aan een externe firma verklaart al veel. Mocht de stad of De Lijn dat betalen, dat is nog een andere discussie. Gelet op het geringe bedrag gaan we daar niet over discussiëren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wie moest wat betalen? Ik las in hetzelfde krantenartikel dat de stad Gent alle winkels van 'neuzekes' heeft voorzien. Die werden uitgedeeld aan de klanten. De stad heeft dus ook een geste gedaan. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: Er zijn suikervrije en niet-suikervrije.

Goed, dan zijn we blij dat deze vraag eindelijk afgehandeld is. *(Opmerkingen)*

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van de belbus - 1076 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bezettingsgraad van belbussen - 1392 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, op basis van uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 318 van 8 december 2010 over het gebruik van de belbus kunnen we vermoeden dat de belbussen in Vlaanderen te kampen hebben met een al dan niet structurele onderbezetting. In 2009 vervoerden de belbussen van De Lijn gemiddeld slechts 0,14 reizigers per kilometer. Dat cijfer ligt bijna twintig keer lager dan voor gewone lijnbussen. Dat cijfer bedraagt 2,56. Uit reacties op de publicatie van deze cijfers in de geschreven pers blijkt dat het voor veel mensen erg omslachtig is om de belbus te nemen. Die moet lang op voorhand besteld worden, wat het erg moeilijk maakt zich voor onvoorziene afspraken te verplaatsen of wat problemen geeft wanneer afspraken uitlopen. De terugweg lijkt heel vaak een probleem te zijn. Alle reacties die ik met betrekking tot de werking van de belbus krijg, gaan meestal over de niet-flexibiliteit van het belbussysteem.

In de pers van 24 en 25 oktober 2010 lezen we dat in Limburg taxi's zullen worden ingezet op lijnen waar de belbus weinig gebruikt wordt. Voornamelijk voor ritten in het weekend, wanneer het school- en woon-werkverkeer stilvalt, zou het efficiënter zijn om met taxi's te werken dan voortdurend een belbus stand-by te hebben staan. Voor de klant verandert er niets, hij betaalt het tarief van De Lijn en de taxichauffeur krijgt van De Lijn het bedrag dat hij normaal aanrekent. U gaf aan dat u op termijn dit taxisysteem wilt uitbreiden naar heel Vlaanderen, na een grondige evaluatie van het belbussysteem.

Minister, wanneer gebeurt de in de beleidsbrief aangekondigde evaluatie van de belbus? Wanneer mogen conclusies en resultaten verwacht worden? Wie is bij deze evaluatie betrokken? Welke indicatoren spelen desgevallend nog een rol om de bezettingsgraad van belbussen en dus de efficiëntie van belbussen te bepalen, naast het aantal reizigers per kilometer?

Hoe ziet u de planning met betrekking tot de invoering en uitrol van dit project in de rest van Vlaanderen? Wanneer zal het samenwerkingsproject tussen De Lijn en de taxibedrijven van start gaan in Limburg? Wat bedraagt de kostprijs van het project in Limburg? Kunt u de betalingsketen bij de inschakeling van taxi's verduidelijken? Wat is de administratiekost van een dergelijk betalingssysteem? Wat is de bijdrage van de taxi en van De Lijn?

Kan de betaling vereenvoudigd worden door de invoering van een 'one ticket'-systeem, waarbij de gebruiker met één mobiliteitskaart verschillende vervoersmodi kan aanwenden en betalen? Worden naast taxi's andere mogelijkheden bekeken ter vervanging van bepaalde belbuslijnen? Werd ook nagegaan hoe Cambio hierin kan worden ingepast? In een geïntegreerde mobiliteitsketen of mobiliteitsinfrastructuur kan Cambio best ook mee worden ingeschakeld in een dergelijke vraaggestuurde pool.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Voorzitter, minister, collega's, toen ik de twee vragen zag, was ik een beetje geschrokken omdat ik dacht dat het twee keer hetzelfde zou zijn. Maar ik ben tevreden omdat ze puur complementair zijn.

Om kostenefficiënt openbaar vervoer aan te bieden werkt De Lijn op een goede manier in dunbevolkte gebieden met belbussen. In Vlaanderen zijn er ongeveer 120 belbusgebieden, waarvan 31 in West-Vlaanderen. Het is overigens onder meer daar gestart, in de Westhoek.

Om een rit met de belbus te reserveren, moet men twee uur op voorhand bellen naar de belbuscentrale. Het is dus niet zo'n flexibel systeem.

Minister, mevrouw Smaers heeft het over onderbezetting en over het alternatief dat men aan het zoeken is door taxi's in te zetten. Ik bekijk het van een andere kant. Bij de reguliere bussen zijn er niet alleen tijdens de piekmomenten en piekuren vaak momenten van overbezetting, vooral in een woon-werksituatie of bij woon-schoolverkeer. Het is opvallend dat in bepaalde belbusregio's tijdens die piekmomenten, laat ons zeggen tussen halfacht en halfnegen 's ochtends, alles overvol zit. Je moet al twee of drie dagen op voorhand reserveren. Hetzelfde geldt voor de terugkeer. Je hebt daar dus een tijdelijke problematiek van overbezetting. Het gaat hier dus niet over de onderbezetting waarover mevrouw Smaers het heeft. Je kunt zeggen dat dit positief is en dat de belbus het slachtoffer is van zijn eigen succes. Maar op een bepaald ogenblik zit je toch met het probleem dat een aantal mensen daardoor niet bediend worden.

Ik heb dan zelf, incognito, een aantal keren naar het reservatienummer van De Lijn gebeld om te melden dat er overbezetting was. Mijn klacht werd genoteerd en er werd mij vriendelijk gezegd dat die zou worden doorgegeven aan de bevoegde instanties. Veel mensen zeggen mij dat zij dat standaardantwoord kregen, maar dat ze nadien niets meer vernamen. Daarom stel ik die vraag nu rechtstreeks aan u, als bevoegde instantie.

Volgens mij kunnen we de problematiek opentrekken naar een efficiënt openbaar vervoer in die zin dat men moet werken aan de flexibiliteit. Dit hoeft daarom niet los van een kostenefficiënt openbaar vervoer wat de kostendekkingsgraad betreft.

Wat zijn de algemene bevindingen bij de evaluatie van de bezettingsgraad van de belbussen door De Lijn? Bevestigen die wat er via steekproeven werd vastgesteld?

In hoeverre kan er op vastgestelde piekmomenten van woon-schoolverkeer en woon-werkverkeer in bepaalde belbusgebieden geopteerd worden voor een grotere capaciteit van het vervoeraanbod? Indien wel, binnen welke termijn zou dit gerealiseerd kunnen worden? Indien niet, wat is dan een alternatief voor de mensen die het openbaar vervoer willen gebruiken, hoofdzakelijk op het platteland?

In welke mate worden er door de belbuscentrales klachten genoteerd en geanalyseerd? Welke initiatieven kunnen daar beleidsmatig in het kader van het netmanagement uit voortvloeien?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik stelde u in 2010 al een gelijkaardige schriftelijke vraag. U liet mij toen weten dat in 2009 het aantal belbusgebieden in Vlaanderen steeg tot 130 en het aantal door belbussen afgelegde kilometers toenam van 14,7 tot 15,03 miljoen kilometers. Verder daalde het aantal vervoerde passagiers van 2,16 tot 2,13 miljoen.

De resultaten die u later als antwoord gaf aan mevrouw Smaers, verbaasden mij dan ook niet. Maar als ik mijn schriftelijke vraag van augustus 2010 daarnaast leg, stel ik toch twee belangrijke zaken vast.

Uit uw antwoord aan mevrouw Smaers, blijkt mijn eigen provincie, Vlaams-Brabant, het slechts te scoren en Limburg het best. Als ik uw antwoord van augustus 2010 met betrekking tot de wijziging in de entiteiten daarnaast leg, stel ik vast dat er in Vlaams-Brabant, Antwerpen, Oost-Vlaanderen, waar het slechts wordt gescoord, heel wat werd gewijzigd in het optrekken naar 130 belbusgebieden. Maar in 2009 zijn de meeste belbusgebieden, 14 om precies te zijn, bijgekomen in Limburg, niet toevallig de provincie die in de latere schriftelijke vraag aan mevrouw Smaers het beste bleek te scoren. Dat was de eerste vaststelling.

Minister, in diezelfde vraag van augustus 2010 vroeg ik u om het project met de taxi's te onderzoeken. U antwoordde mij daarop dat u opdracht had gegeven aan De Lijn om, in samenwerking met de taxifederatie, de mogelijkheid te laten onderzoeken belbussen te

vervangen door taxi's. We zijn nu al een aantal maanden verder. Wat is daar de stand van zaken?

In een reactie op Regionale Omroep Vlaanderen (ROB-tv), vond de woordvoester van De Lijn Vlaams-Brabant, mevrouw Vandenplas, het uitdrukken van reizigers per kilometer wat vreemd. Zij stelde dat men het aantal boterhammen dat men eet ook niet per uur uitdrukt. Minister, ik neem aan dat de cijfers die u meegeeft in schriftelijke vragen, toch afkomstig zijn van De Lijn. Ik zou willen vragen dat de medewerkers van De Lijn hun eigen meetinstrumenten en cijfers in de media niet in het belachelijke trekken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het verhaal heeft inderdaad twee kanten: er is overbezetting langs de ene kant en onderbezetting langs de andere.

Voor ik antwoord op de vraag, wil ik een opmerking maken over de cijfers. Persoonlijk vind ik het niet goed cijfers uit te drukken in aantal reizigers per kilometer. Eigen aan de belbus is namelijk dat dit op aanvraag is. Omdat de bus die het reguliere circuit rijdt, niet steeds met een bepaalde frequentie passeert, kun je de belbus oproepen. Soms heb je één passagier, maar je kunt er evengoed vier of vijf op dat traject hebben. Het systeem is er net voor gemaakt eventueel slechts één persoon te vervoeren in gebieden waar er geen reguliere verbinding is, niet om zo vol mogelijk te zitten.

Ik vind de uitdrukking van aantal reizigers per kilometer dus niet zo geslaagd. Maar als de vraag zo werd gesteld in de schriftelijke vraag, mijnheer Reekmans, moet ik ook op die manier antwoorden. Maar ik vind het ook geen ideaal criterium. Je moet veeleer kijken naar het gebruik dat ervan wordt gemaakt. Als dat gebruik te intensief wordt, kan dat een reden zijn om te kijken of we niet eerder op het niveau van een reguliere lijn zitten. Als het gebruik te laag is, moeten we de richting uitgaan van de taxisystemen. Voor mij is dus niet het aantal reizigers per kilometer, maar wel het aantal oproepen die er zijn om een belbus te gebruiken, het criterium om te beoordelen of die bus al dan niet succesvol is.

Ik zal mijn antwoord in twee delen formuleren. Ik wil namelijk niet hetzelfde zeggen wat bij de bespreking van de beheersovereenkomst al door Roger Kesteloot werd gezegd.

Wat de toekomst betreft, heb ik gezegd dat het voor mij van belang is dat De Lijn waar het mogelijk en goedkoper is, belbussen inzet op onderbezette lijnen. Waar het mogelijk en goedkoper is, moeten ook taxi's kunnen worden ingezet om de belbussen te vervangen.

Na de schriftelijke vraag van vorig jaar is de beheerovereenkomst uiteindelijk goedgekeurd. U hebt allemaal gezien dat mijn engagement letterlijk is opgenomen in die beheerovereenkomst en dat De Lijn de opdracht heeft gekregen om in 2011 het globale plan hiervoor uit te werken. De uitwerking van dat plan gebeurt in overleg met de taxisector, maar ook met de vakorganisaties en met de federatie van de Belgische autobus- en autocarondernemers. Ook dat is uitdrukkelijk in de goedgekeurde beheerovereenkomst opgenomen.

Roger Kesteloot heeft tijdens de commissievergadering van 13 januari gezegd dat het overleg intussen is opgestart, maar uiteraard nog bezig is. Het is nog te vroeg om uitspraken te doen, maar Roger Kesteloot heeft tijdens die commissievergadering zelf ook gesteld dat de inzet van taxi's inderdaad efficiënter kan zijn als er voldaan wordt aan een aantal randvoorwaarden. Het plan moet dit jaar uitgewerkt zijn. Ik heb aan De Lijn gevraagd om dat te doen, want het behoort ook tot haar kerntaken.

Ik sta open voor andere mogelijkheden, maar ik heb moeite als u naar Cambio verwijst, mevrouw Smaers. Cambio is iets totaal anders. De Lijn is openbaar vervoer waarbij iemand anders aan het stuur zit, bij Cambio zit je zelf aan het stuur. Ik juich de initiatieven van Cambio toe, maar volgens mij kan Cambio nooit een alternatief zijn voor een belbus. Cambio kan een belangrijke toegevoegde waarde betekenen, maar de doelgroep is een beetje anders. Op 7 oktober 2010 hebben we er in de commissie een gedachtewisseling over gehad.

De bezetting van de belbussen wordt door De Lijn vanuit het oogpunt van de efficiënte inzet vrij continu opgevolgd. In termen van de capaciteit worden er ook regelmatig aanpassingen doorgevoerd. Er kunnen aanpassingen gebeuren aan het belbusgebied op zich. Een belbus kan maar in een bepaald territorium rijden. Gemeenten vragen soms om het gebied groter of kleiner te maken. Ook het aantal rijtijden in de spits kan worden verhoogd. Er kunnen extra belbussen ingezet worden tijdens de spitsuren. Men kan ook overwegen om er een vaste lijn van te maken. Er zijn een aantal extra spitsritten als vaste lijn doorgevoerd op bepaalde trajecten om de capaciteit op belbussen op te vangen. Zodra de chipkaart er is, wordt het monitoren veel makkelijker. Een belbus wordt aangevraagd, men kan dus perfect weten hoeveel registraties er zijn.

Ondanks continue monitoring geeft De Lijn toe dat inderdaad een aantal belbusgebieden zijn die, vooral in spitsuren, aan de maximale capaciteit zitten, zowel qua reizigers als qua rittijd. De Lijn gaat eerst na of er een vaste lijn kan worden ingevoerd als spitsrit. Daarvoor zou immers een standaardbus kunnen worden ingezet, waardoor de bestaande belbussen kunnen worden ‘ontlast’. Ook worden reizigers doorverwezen naar reeds bestaande vaste lijnen, naar een eventueel iets verder gelegen halte. Soms weten mensen niet eens waar er haltes zijn. Gezien het specifieke karakter van de meeste belbusgebieden is de inzet van grotere standaardbussen op een vast traject niet steeds een mogelijk alternatief, gezien de vele smallere en landelijke wegen. De bijkomende inzet van extra microbussen, de belbusvoertuigen, kan volgens De Lijn een alternatief zijn. Deze voertuigen worden tijdens spitsuren reeds maximaal ingezet, waardoor – binnen de huidige beperkte budgettaire middelen – geen mogelijkheden tot meerinzet beschikbaar zijn.

Het is net daarom dat ik De Lijn de opdracht gegeven heb om na te gaan hoe De Lijn taxi’s op een meer gestructureerde manier zou kunnen inzetten. Ik beschouw de switch van belbussen naar taxi’s niet als een besparingsoefening, maar als een mogelijkheid om middelen te creëren die tot een beter en efficiënter aanbod aanleiding kunnen geven. Het is niet om te besparen, maar om de noden die er zijn, binnen de budgettaire mogelijkheden, te kunnen opvangen.

Elk belbusproject wordt op regelmatige basis geëvalueerd door de Openbaar Vervoercommissie (OVC), waarin naast De Lijn ook het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), het beleidsdomein Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed, de gemeenten, de NMBS, het Agentschap Wegen en Verkeer en de provincie vertegenwoordigd zijn. De inhoudelijke auditing ligt in handen van een externe auditor. De evaluatie van de belbussen is ook opgenomen in de periodieke gebiedsevaluaties waar de evaluatie van het net centraal staat.

U vraagt naar de indicatoren. De Lijn geeft aan dat de gebruikscijfers binnen het evaluatiekader moeten worden geïnterpreteerd. Bij de werking van de belbussen wordt vooral aandacht geschonken aan de efficiëntie. Een belbus rijdt alleen uit als er een rit is aangevraagd. Bij elke evaluatie wordt het gebruik van de betrokken openbaarvervoerlijnen nagegaan en waar nodig wordt de belbus bijgestuurd.

Er zijn soms groepen mensen met een beperking die naar de sporthal willen voor een sportactiviteit. Dat is wel vervelend. Ze wonen vaak samen op één plaats en toch moet elke gebruiker bellen en een aanvraag doen. Er zijn dus wel vereenvoudigingen mogelijk.

Om een correct beeld te krijgen van de efficiënte werking van de belbus, moet je de vraag afwegen tegen het voorziene aanbod. Mevrouw Smaers, het aantal reizigers per kilometer is daarbij geen goed evaluatiecriterium. Het cijfer van reizigers per kilometer is eerder ongebruikelijk. In samenspraak met de Inspectie van Financiën is voor belbusprojecten het percentage uitgevoerde ritten als evaluatiecriterium voorgesteld. Het aantal ritten in een belbusgebied is dus het criterium. Dat is zo opgenomen in het besluit van de Vlaamse Regering betreffende het netmanagement.

Klachten van reizigers over de belbus, die via diverse kanalen kunnen komen, worden geregistreerd in het systeem van klantenreacties – ook de klachten van de belbuscentrales, als die er zijn. Deze klachten worden onderzocht en De Lijn biedt, als het mogelijk is, een oplossing. Ook worden ze meegenomen in de evaluatie van de belbusgebieden nadien in de openbaarvervoercommissies (OVC).

Mevrouw Smaers, het moet niet meer van start gaan in Limburg. Er zijn al taxi's ingezet in een beperkt aantal belbusgebieden in Limburg. 1 januari 2010 zijn alle engagementen voor alle belbusgebieden in Limburg vernieuwd. Het is dus niet gestopt.

Het is niet zo dat in de betrokken belbusgebieden de belbus volledig wordt vervangen door een taxi. Het systeem in Limburg is zo dat het belbusgebied blijft, maar op momenten dat het gebruik van de belbus het laagst ligt, is er een vervanging door een taxi. Het inzetten van taxi's resulteert binnen de huidige situatie dus niet in een daling van het aantal voertuigen. Het laat wel toe, mijnheer Decaluwe, omdat je de bus niet moet laten staan 'koekeloeren' tot er iemand belt, om de belbus op andere plaatsen in te zetten, waar die wel vaak wordt gebruikt.

Wat is de kostprijs van het project in Limburg? De meerderheid van de belbusprojecten wordt door De Lijn op de privémarkt aanbesteed en in opdracht van De Lijn uitgevoerd door private ondernemingen. De Lijn geeft wel mee dat de huidige verhouding belbus-taxi de mogelijkheid biedt om ongeveer 177.000 euro op jaarbasis elders binnen de exploitatie aan te wenden. De taxi-exploitatie laat eveneens aan De Lijn toe om 2,7 voltijdse equivalenten elders in te zetten. Het project in Limburg toont aan dat je er wel winsten mee kunt boeken.

De klant betaalt aan de taxichauffeur het tarief van De Lijn. Er is dus geen verschil tussen wat de klant betaalt voor een belbusrit uitgevoerd met een belbus of met een beltaxi. De Lijn betaalt de taxifirma voor de uitgevoerde ritten. Voor elke betalende klant die men vervoert, vult men een vervoerbewijs in. Op het vervoerbewijs van een betalende klant moet het ontvangen bedrag staan.

Het grootste winstpunt zit dus in dit punt. In een belbusgebied moet de belbus altijd klaar staan. Als je die op bepaalde momenten vervangt door een taxi, kun je de belbus op andere plaatsen inzetten.

Op het einde van de dag stuurt het taxibedrijf de uitgeschreven vervoerbewijzen samen met de prestatiestaat naar De Lijn. De Lijn controleert die. Zo kun je ook perfect monitoren. Stel dat op een bepaald moment die taxi's heel vaak worden gebruikt, kun je weer een belbus inzetten. Maar in Limburg zijn dus al die contracten vernieuwd.

Het is de bedoeling om in 2011 te kijken hoe we dat kunnen uitrollen over Vlaanderen. Er zijn gebieden in Vlaanderen waar de taxisector niet actief is. Daar moeten we ook rekening mee houden.

Mevrouw Griet Smaers: Dank u, minister, voor uw antwoord. U zegt dat het criterium van passagiers per kilometer niet bruikbaar is. Ik begrijp dat er andere parameters nodig zijn om de uiteindelijke evaluatie te maken. Maar als het gaat over het inzetten van het meest kostenefficiënte vervoermiddel om een dergelijk vraaggestuurd aanbod, in het kader van de basismobiliteit, te garanderen, speelt dat criterium wel mee. Een belbus heeft meer plaatsen dan een taxi. Het is een meer kostenefficiënt vervoermiddel om hetzelfde aanbod te kunnen garanderen. Het lijkt me dus wel een pertinent criterium, niet los van andere zaken uiteraard. Ik denk dat het toch kan worden meegenomen in de evaluatie.

Cambio is uiteraard iets anders, maar er zijn proefprojecten in de maak voor innovatieve toepassingen in het kader van vraaggestuurde pooling. Ik heb ergens in Nederland gezien dat systemen van autodelen meegenomen kunnen worden in dergelijke proefprojecten. Ook daar kan een toegevoegde waarde gecreëerd worden.

Minister Hilde Crevits: Dat is carpoolen met cambio. Ik heb daarnet gezegd dat men zich in dat geval ook laat rijden.

Mevrouw Griet Smaers: In de evaluatie moeten we naar de meest gebruiksvriendelijke en meest kostenefficiënte manieren kijken. De gebruiksvriendelijkheid van belbussen kan volgens mij beter. Ik verwijs naar het concrete geval van een vrouw uit mijn regio die gedurende één uur of anderhalf uur een rondrit moet maken met een belbus om vijf kilometer verder naar het ziekenhuis te gaan. Ze moet die rit dagelijks doen. Dergelijke zaken tonen duidelijk aan dat het systeem niet alleen op het vlak van kostenefficiëntie, maar ook op het vlak van de gebruiksvriendelijkheid voor de klant, ook in een vraaggestuurd aanbod, veel beter kan dan via het huidige systeem van de belbus.

Ik stel voor om die aspecten mee te nemen. De evaluatie zal er rekening mee moeten houden om tot conclusies te komen op het vlak van aansturing en verbetering van het systeem.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Voorzitter, minister, ik dank u voor het antwoord. Met de nieuwe beheersovereenkomst kunnen een aantal groeipijnen in bepaalde regio's verdwijnen. Het management ter plaatse moet in het kader van het netmanagement zoeken naar de meest flexibele oplossingen binnen het bestaande budget. Het zal geven en nemen worden. Ik vind het heel positief dat dit wordt gecreëerd. Ik herhaal dat het openbaar vervoer in het begin een eerder star systeem was. Vaak was er ook een starre benadering. Op basis van de ervaringen is dit aan het verschuiven in de goede richting. Het is misschien een goed idee om over een dik jaar nog eens een evaluatie te doen in die gebieden, dan kan ook in relatie tot het netmanagement worden bekeken wat er nog verder kan verbeteren. De nieuwe beheersovereenkomst biedt alvast mogelijkheden om in te spelen op de situatie ter plaatse. Het blijven natuurlijk bussen en ze kunnen natuurlijk nooit direct van punt naar punt rijden, maar we zetten een stap in de goede richting van een zo efficiënt mogelijke organisatie.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, u zei daarnet tegen een collega dat het geen juist meetinstrument is om in reizigers per kilometer uit te drukken. Ik vraag me af waarom u in augustus 2010 dat meetinstrument gebruikte in de media. Toen u de communicatie deed over de stijging van het aantal belbusgebieden naar 130, hebt u zelf het aantal reizigers per kilometer vernoemd. Het is daar dat ik het meetinstrument heb gehaald. In februari heb ik u een nieuwe schriftelijke vraag gesteld en daarin vroeg ik om een andere berekeningswijze.

Ik wil hierbij nog opmerken dat ik vind dat het niet aan woordvoerders van reizigers is om parlementaire vragen belachelijk te maken in de media. Enkele maanden geleden gebruikte u dezelfde manier van uitdrukken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik neem alle opmerkingen mee. Sowieso zal er niet alleen een evaluatie gebeuren binnen een jaar, ik heb ook aan De Lijn gevraagd om een plan uit te werken over hoe de taxi's kunnen worden geïntegreerd in de werking in de loop van 2011.

Wat de belbus en de taxi betreft, is het belangrijk om op te merken dat het allemaal vervoer van halte tot halte blijft. Het is niet zo dat de taxi aan huis komt. Mevrouw Smaers merkte op dat iemand één uur op de belbus zit om vijf kilometer af te leggen. Als iemand alleen op de belbus zit, dan kan de chauffeur haltes overslaan. De taxi kan dat ook doen. De taxi heeft een bepaald gebied en als iemand vraagt om van plaats A naar plaats B te gaan, dan moet de taxi natuurlijk zijn route volgen, maar dan is het perfect mogelijk om van A naar B te rijden. De reiziger moet zich altijd naar een halte begeven, het gaat om geregeld vervoer, geen vervoer van deur tot deur. Een taxi is natuurlijk kleiner en compacter dan een bus. Een bijkomend voordeel is dat een taxibedrijf sowieso op oproepen wacht. Het is dus een vermenging van privaat vervoer en geregeld vervoer, enkel onder bepaalde voorwaarden en in de gebieden

waar geen openbaarvervoeraanbod is, waar we de basismobiliteit niet kunnen garanderen via reguliere lijnen.

Mijnheer Reekmans, al doende leert men. Ik heb geprobeerd om duidelijk te maken waarom het volgens mij beter is om belbussen uit te drukken in ritten en niet in reizigers per kilometer per gebruiker. Als u me natuurlijk in een schriftelijke vraag vraagt om het uit te drukken in reizigers per kilometer, dan is het logisch dat ik op die manier antwoord.

Als ik dat eerder ook zelf heb gedaan, dan is er blijkbaar een voortschrijdend inzicht gegroeid en weet ik nu dat het niet de beste manier van uitdrukken is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over 3000 verlichtingspalen aangetast door betonrot

- 1394 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vervangen van 3000 versleten betonnen verlichtingspalen

- 1401 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de staat van betonnen verlichtingspalen en de vervanging ervan

- 1408 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, eind februari 2011 hebben we vernomen dat niet enkel langs de E19 een aantal palen de automobilisten bedreigen, maar dat ook langs de E34 een pak verlichtingspalen aan betonrot lijdt en moet worden vervangen. De media hebben hierover het volgende bericht: “De betonnen verlichtingspalen op de E34 tussen Ranst en de grens met Nederland zijn tot op de draad versleten en allemaal aangetast door betonrot. De schade is vooral goed zichtbaar aan de palen met een boogstructuur die aan de op- en afritten en parkings staan. Op vele plaatsen zijn brokstukken op de grond gevallen en is de verroeste bewapening zichtbaar.”

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) is blijkbaar op de hoogte van het probleem. De Vlaamse overheid zou niet voldoende geld hebben om de betonnen palen en de verroeste palen op de E19 tussen Antwerpen en Brussel te vervangen. Hierdoor wordt eens te meer geïllustreerd dat de Vlaamse overheid het onderhoud van de wegen zelf zwaar heeft verwaarloosd, met gaten en bulten tot gevolg, en dat de verlichtingspalen een permanente bedreiging vormen.

Het risico dat verlichtingspalen omvallen, zoals enkele weken geleden op de E19 is gebeurd, is reëel langs meer dan één autosnelweg. Aangezien de aangetaste palen die zullen worden vervangen, tot op de draad versleten zijn, is het logisch dat palen van hetzelfde type die in dezelfde periode zijn geplaatst, eveneens aan vervanging toe zijn.

Volgens de planning hadden de meer dan 800 zwarte verkeerspunten al lang moeten zijn weggewerkt. In feite moet een derde hiervan nog steeds worden verwezenlijkt. Volgens AWV is de vervanging van 3000 palen gepland. Wij hebben hier onze gerede twijfels bij.

Minister, klopt het dat de vervanging van 3000 palen is gepland? Om hoeveel palen gaat het precies? Voor wanneer is de vervanging gepland? Hoeveel bedraagt het budget hiervoor?

Volgens onze informatie gaat het om palen van een Franse fabrikant die haast een monopolie heeft. De Fransen zouden de regelmatige kwaliteitscontrole op hun producten niet of nauwelijks hebben uitgevoerd. Is dit correct? Waarom komen de Vlaamse leveranciers niet aan bod?

De Vlaamse overheid zou niet over voldoende budgetten beschikken om alle 3000 palen te vervangen. De dringende vervanging van de door betonrot aangetaste palen doorkruist blijkbaar de originele planning. Als het gaat om flitspalen, die een veelvoud van een verlichtingspaal kosten, is er blijkbaar geen tekort aan budgetten. Overweegt u een herschikking van uw budget die het mogelijk zou maken betonrotte verlichtingspalen toch allemaal te vervangen?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, het dossier van de omvallende en doorgeroeste verlichtingspalen blijkt effectief het topje van de ijsberg te zijn. Op 4 en 5 februari 2011 zijn twee doorgeroeste verlichtingspalen omgevallen. Uit onderzoek is gebleken dat nog zeven bijkomende verlichtingspalen dringend moeten worden omlaag gehaald. Even later is uit bijkomende inspecties gebleken dat nog 128 andere verlichtingspalen preventief moeten worden verwijderd. We zijn nog geen maand verder en ondertussen blijkt dat 3000 betonnen verlichtingspalen langs Vlaamse autowegen aan betonrot lijden en dringend moeten worden verwijderd.

Ik wil dit even nuanceren. De woordvoester van AWV heeft laten weten dat de overheid al langer van het probleem op de hoogte is. De 3000 betonnen verlichtingspalen hebben het einde van hun levensduur bereikt. Er is al een plan opgesteld om tot verwijdering en vervanging over te gaan. Ik ga ervan uit dat in het budget van AWV in de nodige middelen hiervoor is voorzien. Dat lijkt me logisch. Volgens de woordvoester zijn er echter te weinig budgettaire middelen om tot de verwijdering en de vervanging van deze verlichtingspalen over te gaan. De oorzaak van deze budgettaire krapte zou de verwijdering en de vervanging van de doorgeroeste verlichtingspalen op de E19 zijn.

Deze verklaring doet een aantal vraagtekens rijzen. De kostprijs voor de 137 reeds verwijderde of nog te verwijderen en te vervangen metalen verlichtingspalen – meer bepaald 128 plus 9 – staat toch niet in verhouding tot de kostprijs van de verwijdering en de vervanging door metalen palen van 3000 verlichtingspalen met betonrot.

Bovendien is in het verleden al aangekondigd dat de Vlaamse overheid de autosnelwegen in de toekomst minder zal verlichten. Dit zou een jaarlijkse besparing van 2 miljoen euro kunnen opleveren.

Minister, is in 2011 effectief in voldoende middelen voorzien om de verrotte betonnen verlichtingspalen te vervangen? Om hoeveel middelen gaat het? Hoe groot is deze provisie? Kunt u verklaren hoe de onverwachte verwijdering van 137 metalen verlichtingspalen een budgettair probleem kan opleveren voor de verwijdering en de vervanging van 3000 andere palen? Hebt u zicht op de kwaliteit en de levensduur van alle andere verlichtingspalen waarvoor het Vlaamse Gewest verantwoordelijk is? Hoe zult u de huidige problemen in de toekomst vermijden? Zult u dit kunnen combineren met uw ambitie om de autosnelwegen minder te verlichten?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, de feiten zijn al mooi weergegeven. Ik zal niet in herhaling vallen. Ik wil deze zaak van een positieve kant bekijken. In het najaar van 2010 heeft de minister aangekondigd de lichten op het grootste deel van het hoofdwegennet te zullen doven.

In het licht van de beperkte budgetten, onze bekommernis voor een verbeterde verkeersveiligheid en de intentie de lichten op de snelwegen te doven, lijkt het ons aangewezen over te gaan tot een selectieve vervanging van palen, voornamelijk op de op- en afritten en tot een

definitieve verwijdering van palen op plaatsen waar dit de verkeersveiligheid niet in het gedrang brengt.

Ik verwijz in dit verband naar het actualiteitsdebat over de verlichtingspalen dat we op 9 februari 2011 hebben gehouden. Het Vlaams Parlement heeft toen een actualiteitsmotie van de meerderheidsfracties goedgekeurd. In punt 3 van die motie vragen we aan de Vlaamse Regering “de eventuele vervanging van de palen te beoordelen in het licht van de plannen om na de zomer minder verlichting te laten branden langs de gewestwegen; het toekomstige beleid inzake verlichting van wegen te herdefiniëren, rekening houdend met duurzaamheids-overwegingen zoals materialengebruik, energiekost, verkeersveiligheid enzovoort”.

Minister, in het licht van deze feiten wil ik u enkele vragen stellen, enerzijds over de vervanging van de palen en anderzijds over dat lichtplan. Wat hebben de diverse onderzoeken naar verlichtingspalen in slechte staat aan het licht gebracht? Hoeveel betonnen en metalen palen moeten er precies worden vervangen? Wat is uw plan van aanpak voor de vervanging van zowel de betonnen als de metalen verlichtingspalen? Zullen alle nieuwe palen van het meest recente type zijn, zoals de palen die zijn geplaatst op de E40 Sterrebeek-Leuven? Zijn de leveranciers in staat om plots in een grotere levering te voorzien?

U hebt al eerder aangekondigd werk te willen maken van een lichtplan voor de gewestwegen. Wat is de stand van zaken met betrekking tot dat lichtplan? Bent u van plan om in het kader van dat plan in bepaalde zones van de autosnelwegen in kwestie de palen niet te vervangen? Zult u bijvoorbeeld prioriteit geven aan op- en afrittencomplexen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil nog even verwijzen naar het voorstel van resolutie over de beheersovereenkomst met AWV dat we gisteren hebben ingediend in de plenaire vergadering. Daarin is onder meer het extra punt opgenomen van de aandacht voor en de rapportage met betrekking tot die wegomgevingsinfrastructuur. De meerderheid heeft dat mee ingediend. Toen dit item aan bod is gekomen, hebben we de nodige acties ondernomen opdat daarover een tweejaarlijkse rapportage zou gebeuren en die verlichtingspalen zeer regelmatig zouden worden geïnspecteerd.

De heer Jan Peumans: Minister, het benieuwt me zeer wie die palen heeft gemaakt. Uit een vorig leven meen ik me te herinneren dat het gaat over een firma in Ciney, die trouwens ook de elektriciteitspalen heeft gemaakt. Ik zal dat nog eens bij me thuis opzoeken. Destijds is er nog eens een hele affaire geweest met betonnen palen die door betonrot al dan niet vroegtijdig het leven hebben gelaten.

Ik vind dat u zich bij het vervangen van die verlichtingspalen moet beperken tot de op- en afritten, en voor de rest zou ik daar gewoon mee stoppen. Als ik op de autosnelweg van Luik door de Voerstreek rijd, en ik rijd Nederland binnen, dan is de doortocht van Maastricht nog verlicht, maar als ik eenmaal Maastricht voorbij ben, dan kom ik geen enkel licht meer tegen, en ik weet niet of er in Nederland op de autosnelweg minder dodelijke omgevallen gebeuren dan bij ons. Misschien kunt u daar een structurele, duurzame besparing doen. Ik weet echter niet wat uw visie is.

De voorzitter: We hebben trouwens ook afgesproken tijdens de regeling van de werkzaamheden dat deze commissie dat lichtplan in juni van de minister zou krijgen, in exclusiviteit.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Jans, om te beginnen wil ik u feliciteren voor uw veelvuldig gebruik van uitdrukkingen met ‘licht’. Dat heeft me bijna de slappe lach doen krijgen. Het was wel plezant. Ik heb het licht bijna gezien. *(Gelach)*

Het was bijzonder vervelend voor mij dat er plots een verlichtingspaal bleek te zijn omgevallen op de snelweg. Als het al slecht gaat met het onderhoud van de wegen, wil je dat

absoluut niet meemaken, en zeker niet op een vrijdagavond, net voor het weekend begint. Het is echter wel gebeurd.

We moeten een onderscheid maken. Er zijn de verlichtingspalen die op het einde van hun levensduur zijn. Er zijn een aantal maatregelen die de jongste maand zijn genomen in functie van de veiligheid, naar aanleiding van een aantal recente gebeurtenissen. Ik heb me daar uitvoerig over laten informeren, omdat ik natuurlijk ook heel kwaad was. Als die palen plots vallen, dan kan men daar moeilijk een gerust gevoel aan overhouden.

Er bestaat al enkele jaren een vervangingsplan voor de vervanging van de oude betonnen verlichtingspalen door nieuwe metalen palen. Die vervanging wordt de komende jaren voortgezet, met voorrang voor de betonnen verlichtingspalen die er het ergst aan toe zijn. Van de 90.000 verlichtingspalen op Vlaamse gewestwegen en autosnelwegen zijn er in totaal nog 3648 van beton. Dat zijn de alleroudste palen. Die worden ook stelselmatig vervangen. Ze zijn verspreid over Vlaanderen en staan zowel op gewestwegen als op snelwegen, en misschien ook op gemeentewegen, maar ik beperk me nu tot mijn eigen domein.

In Vlaams-Brabant staan er 735 palen en in Antwerpen 1860. Daarvan vervangen we er dit jaar 600. In West-Vlaanderen staan er 300 palen, waarvan er 200 dit jaar worden vernieuwd. In Oost-Vlaanderen staan er 655, waarvan er 140 dit jaar worden vernieuwd. Er staan er 98 in Limburg. Er was dus gepland dat 940 van die 3648 palen zouden worden vernieuwd. Die planning wordt gewoon aangehouden. Mijnheer Keulen, ik was bijzonder ongelukkig met de communicatie van de woordvoester van AWV. Dat is iemand die doorgaans schitterend werk levert. Gedurende heel de winter heeft ze schitterend werk geleverd. Hier heeft ze zich echter laten vangen. Dat was ook totaal niet doorgesproken. In een vlaag van ik-weet-niet-wat heeft ze gezegd dat er geen geld is om ze allemaal te vernieuwen. Het is evident dat dit een budgettaire operatie is die over een aantal jaren verloopt. Er zijn er vorig jaar ook al weggenomen. We houden die planning aan. De betoningenieurs bekijken die toestand en uiteraard worden de palen die er het ergst aan toe zijn, het eerst vervangen.

Mijnheer Reekmans, het is ook belangrijk erop te wijzen dat niet alle betonnen palen last hebben van betonrot. Op de E34 staan er echter 1860 betonnen palen, waarvan een groot gedeelte last heeft van betonrot. Met die metalen palen is de situatie enigszins dezelfde: er is sprake van één zone in Vlaanderen die hevig is getroffen. Die 1860 moeten allemaal op drie jaar tijd verwijderd zijn. Wat het vervangen betreft, dat laat ik in het midden. Ik zal daar straks nog iets over zeggen.

Begin 2011 is er speciaal voor de E34 750.000 euro vastgelegd voor de eerste fase van de vervanging van de palen, namelijk de eerste 600 betonpalen. Er staat hier nog dat ze vervangen worden. We gaan na hoe we dat zullen aanpakken. Het zijn de palen op de op- en afritcomplexen van Ranst, Oelegem, Zoersel, Lille, Beerse, Vosselaar en Turnhout. Op het wegvak tussen Ranst en Turnhout bestaat de middenbermverlichting al uit metalen palen. Het was steeds op de op- en afritten dat die betonnen palen stonden. We moeten dat daar ook doen. Het volledige wegdek zal uitgerust zijn met metalen verlichtingspalen.

De volgende fase is voor volgend jaar. Er is nog 2,6 miljoen euro voor nodig als men alles vervangt. Dat zal wellicht niet meer nodig zijn.

Bij fase 2 gaat het om de complexen op het wegvak tussen Turnhout en Postel tot aan de grens met Nederland. Bij fase 3 gaat het om de middenbermverlichting tussen Turnhout en Postel, met uitvoering in 2012. Bij fase 4 gaat het om vier parkings langs de E34 en het complex Herentals-Oost op de E313, met uitvoering in 2013.

Voor de overige locaties is binnen het lopende investeringsprogramma van dit en de volgende jaren een budget uitgetrokken. Al die betonnen palen verdwijnen dus en zullen in beperkte mate vervangen worden. Nadien komen ook de oudste metalen palen voor vervanging in aanmerking. De palen in slechte staat worden sowieso op korte termijn verwijderd.

In fase 1 gaat het dus over de vervanging van de bestaande palen, zelfs indien er de vorige weken of maanden niets gebeurd was. Indien er geen palen waren omgevallen, hadden we dat programma gevolgd.

Daarnaast is er het onderzoek naar aanleiding van de omgevallen verlichtingspalen van begin februari. Het onderzoek over die gecorrodeerde metalen palen wordt uitgevoerd door de afdeling Metaalstructuren, samen met de afdeling Chemie en Materialen van de faculteit Ingenieurswetenschappen van de Vrije Universiteit Brussel (VUB). We hebben er dus toch wel wat mensen met verstand op losgelaten om een onderzoek te doen naar die gecorrodeerde palen.

De palen die problemen bleken te vertonen, zijn op te delen in twee types. De palen op voetplaat worden voornamelijk op een brug geplaatst. Normaal steekt een deel van de paal in de grond. Op een brug kan dat echter niet. Daar moet men ze op een voetplaat zetten. We hebben vastgesteld dat water op de voetplaat niet wegvloeit. Daar ontstaat roest. Op de plaats van de vasthechting tussen de paal en de plaat is er dus het probleem. 39 palen op voetplaat werden vervangen. De vervangen palen op voetplaat zijn meestal alleenstaande gevallen. Dat is ook gebeurd in het kader van het gewoon onderhoud. We moeten ze wel vervangen, want op bruggen is verlichting nodig. Het gaat om kritieke plaatsen.

Het tweede type van palen zijn de ossenkoppalen. We hebben het er nog over gehad tijdens de plenaire vergadering. Het gaat om de palen die vroeger langs twee kanten, nu nog langs één kant, er met enige fantasie uitzien als een ossenkop. De ossenkoppalen zijn meer dan 35 jaar oud. De palen langs de E19 blijken vervaardigd te zijn uit licht verzinkte sendzimirplaten, die achteraf geplooid, versneden en gelast worden zonder bijkomende corrosiebescherming. Nu kan dat niet meer. Vroeger gebeurde dat zo. Achteraf werd er echter geen extra bescherming op aangebracht. Dit procedé wordt al lang niet meer toegepast. De palen langs de E19 blijken ernstige inwendige roestvorming te vertonen aan de onderkant van de palen. Er werden onmiddellijk 89 palen weggehaald. Als men op die baan rijdt, kan men grote kruisen op een aantal palen zien. 170 palen werden aangemerkt als risicopalen. We moesten nagaan hoe snel die kunnen corroderen. Een paar weken geleden is men gestart met een bijkomende verwijderingsoperatie.

De andere ossenkoppalen op de E40 en de E314, die van dezelfde generatie zijn en er dus ook al 35 jaar staan, bleken niet aangetast door roestvorming. Het probleem situeert zich dus echt op de E19. De vernieuwing van de palen langs de E19 wordt voorbereid. Op dat vlak volgen we de lichtvisie die het Agentschap Wegen en Verkeer aan het uitwerken is.

Ten aanzien van de onderhoudsaannemers zijn pv's van vaststelling opgemaakt, waarin gesteld wordt dat ze het aspect 'visuele inspectie' onvoldoende hebben nagestreefd. Het verweer is nog niet ontvangen. De procedure loopt. De resultaten van het onderzoek naar de precieze oorzaken worden verwacht tegen mei. Het onderzoek gebeurt in samenwerking met de VUB. In de bestekken staat wel dat een visuele inspectie verplicht is. Als zou blijken dat de corrosie agressief en heel snel kan optreden, dan moeten we de bestekken verscherpen. Nu staat er dat één keer om de drie jaar voldoende is.

Mijnheer Reekmans, voorzitter, de betonnen palen worden sinds de jaren 70 niet meer geplaatst. Ze waren afkomstig van verschillende fabrikanten, zoals Ronveaux en Lithobeton, beide Belgische bedrijven. Ze verdwijnen en worden op een aantal plaatsen vervangen door metalen palen. We hebben hier al de discussie gevoerd. Het zullen gewone palen of kreukelpalen zijn, die nu sinds kort vrij frequent geplaatst worden. De lengte hangt af van de plaatselijke omstandigheden.

Mijnheer Keulen en mijnheer Reekmans, er is geen budgettair probleem. De planning voor de vervanging van die betonnen palen wordt gevolgd. Het is absoluut niet zo dat de situatie op de E19 een impact heeft op die voor de vervanging van de betonnen palen. Die planning wordt gewoon gevolgd. Ik wil hier toch onderstrepen dat die communicatie niet correct was.

Een herschikking van het budget voor deze betonnen palen is dus niet nodig. Het staat reeds op het investeringsprogramma.

Wat het lichtplan betreft, mogen we niet te kort door de bocht gaan. We zouden kunnen beslissen om behalve aan op- en afritten nergens in Vlaanderen nog palen te plaatsen. Ik moet daar echter een belangrijke bedenking bij maken. Vlaanderen onderscheidt zich van andere regio's door een zeer frequente opvolging van op- en afritten op een aantal segmenten. Als verschillende op- en afritten te dicht bij elkaar liggen, dan moeten er in de zone daartussen bij voorrang verlichtingspalen worden geplaatst. Wat precies de afstand is, wordt bekeken in het lichtplan.

Het basisprincipe op een aantal plaatsen is dat we palen die zijn weggenomen, niet vervangen. De palen die in goede staat zijn, behouden we. Het is niet omdat het licht uitgaat dat we de palen niet nog in een aantal omstandigheden kunnen gebruiken. Er zijn echter situaties waarin het belangrijk is om tussen op- en afritten in een behoorlijke verlichting te voorzien. Een van die situaties is precies wanneer die te dicht bij elkaar liggen. Men krijgt dan een licht/donker-effect dat niet goed is voor de ogen.

Ik heb nog wat tijd nodig om dat lichtplan zorgvuldig op te maken. U krijgt de gelegenheid om daarover mee van gedachten te wisselen.

Wat de inspecties betreft, zal het bestek voor het onderhoud van de openbare verlichting misschien moeten worden aangepast. Er is nu al een brief gestuurd naar aannemers met de melding en het standaardformulier over de wijze waarop zij zo'n visuele inspectie voeren. Dit is een paar maanden geleden ook in de plenaire vergadering aan bod gekomen.

Mevrouw Jans, ik denk niet dat de leveranciers problemen hebben met de leveringen. Wat we plaatsen en of er moet worden geplaatst, hangt af van de plaatselijke omstandigheden. Er is zeker voldoende spreiding in de bestellingen.

Dit is de gelegenheid om op basis van een zeer pijnlijk incident een algemene visie op te bouwen tegen de zomer over de wijze waarop we in de toekomst zullen omgaan met het licht.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb nog twee bedenkingen. Ik juich toe dat u wilt overschakelen op kreukelpalen. Ik vrees echter dat voor autosnelwegen, de lengte van die palen een probleem zal blijven. Ik zie niet in waar u langs autosnelwegen kreukelpalen zult kunnen plaatsen, tenzij de fabrikant intussen de lengte van de palen zou hebben aangepast.

Het lichtplan staat geagendeerd voor 30 juni. Zou dat nog vroeger kunnen, rekening houdend met de huidige problematiek? Bepaalde vervangingen kunnen in het kader van het toekomstig lichtplan al dan niet nuttig zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, met een beetje beeldspraak zouden we kunnen zeggen dat het omvallen van de palen een eerste aanzet was voor minder verlichting op de autosnelwegen.

U hebt ook bevestigd dat de AWW-woordvoerster zich had versproken. Dat doet niets af aan de kwaliteiten van die dame op andere momenten.

Ik vind de suggestie van de heer Peumans over het concentreren van de verlichting rond op- en afritten heel waardevol.

We kijken heel erg uit naar 30 juni, wanneer u met uw lichtplan naar de commissie komt. Dat kan een cesuur betekenen met het verleden inzake inrichting van de wegen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor uw verhelderende toelichting. Zal voor de palen die moeten worden verwijderd vanwege betonrot of corrosie, al dan niet worden nagegaan of ze moeten worden vervangen? U zei in uw antwoord dat de betonpalen die vervangen moeten worden vanwege betonrot, zich vooral aan op- en afritten bevinden. Daar moeten ze zeker worden vervangen. Maar wat met die andere palen?

Minister Hilde Crevits: Mijn lichtplan was al aangekondigd, lang voor die palen zijn omgevallen. Als we het licht doven, geeft het lichtplan de omstandigheden weer waarbij het licht kan worden aangestoken. Aan op- en afritten blijft het licht altijd aan.

Als we snelwegzones herinrichten, op welke plaatsen moeten er dan nog palen staan? Ik zal de palen sowieso niet proactief weghalen. Er zijn heel wat wegenwerken gepland voor de volgende jaren. Alleen al daarvoor lijkt het me nuttig om elke goede paal te gebruiken.

Verder is er de vraag of de palen die slecht zijn, vervangen moeten worden. Daar zitten we een beetje in een grijze zone. Het vervangingsplan van de betonpalen is al een aantal jaren bezig. Zo is er een dossier waar de aanbesteding al is gebeurd. Het is heel moeilijk om daar te zeggen dat die palen niet meer geplaatst moeten worden. Ik heb aan AWV gevraagd om bijvoorbeeld de vervanging van ossenkoppen door kreukelpalen, door de nieuwe bril van de schaarse palenplaatsing te bekijken. Als een aannemer niet kan plaatsen in de ene zone, is het misschien wel in de andere zone mogelijk. Er kunnen ook minder palen worden geplaatst of ze kunnen verder uit elkaar worden geplaatst. Er is op 25 jaar tijd enorm veel veranderd. Dat wordt dus met een nieuwe bril bekeken. De betonvervangingen vanaf volgend jaar zijn andere bestellingen en contracten, maar nu zijn er al een aantal gegund en die regels moeten we respecteren.

Misschien kan dat sneller. Het is mijn bedoeling dat Vlaanderen in kaart wordt gebracht, zeker voor die vervangingen, om te weten op welke manier we te werk moeten gaan. Dat kunnen mijn ingenieurs of ik niet in een week tijd. Ze werken er hard aan en willen tot een visie komen die de volgende tien tot vijftien jaar wordt gevolgd. Ik zal mijn best doen, maar ik kan niet garanderen dat het veel sneller kan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroj tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Seine-Scheldeproject en de studies over tolheffing - 1399 (2010-2011)

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Mijn vraag om uitleg is ingegeven, niet zozeer door een verzoek van de havenbesturen van Gent, Antwerpen, Oostende of Zeebrugge, maar door een roep om aandacht en een vrees voor wat niet mag gebeuren door havenbedrijven. Het gaat over de tolheffing die op het Seine-Scheldetraject zal worden geheven, zodra het Seine-Noordproject is gerealiseerd. Minister, ik heb u daarover schriftelijke vragen gesteld. U hebt geantwoord dat een aantal studies in uitvoering zijn en dat u het niet aangewezen vond om vooruit te lopen op de resultaten van die studies. Het gevolg, zo antwoordt u op mijn schriftelijke vraag, is dat er over dit onderwerp nog geen onderhandelingen werden gestart.

Deze vraag is al enkele weken oud en ondertussen verstrijkt de tijd. Een groot deel van de vraag is dan ook achterhaald of kan worden geactualiseerd, wat ik ga doen. Ik heb vernomen dat die onderhandelingen zijn opgestart, maar dat de private havenbedrijven aan Vlaamse kant nog niet worden betrokken. Er is een internationaal vehikel opgericht, het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV). In dat vehikel zijn Wallonië, Vlaanderen, België en Frankrijk vertegenwoordigd. Het heeft een aantal studies uitgeschreven, en die zijn

ondertussen opgeleverd ten overstaan van deze rechtspersoon. Ze zijn dus beschikbaar in de schoot van het EESV, maar zijn ze dan ook beschikbaar voor ons? Het is moeilijk debatteren als er een orgaan is waarin Vlaanderen zetelt, en degenen die daar namens Vlaanderen zetelen de beschikking hebben over die studies, terwijl wij geen inzage hebben.

Een van de studies gaat over de tarifiering van de Seine-Schelde, dus het thema zoals ontwikkeld in mijn vraag om uitleg. Daaruit blijkt dat de baten die de Seine-Schelde zou opleveren voor Frankrijk, België, Nederland en Duitsland oplopen tot maar liefst 10 miljard euro, gerekend over een termijn tot 2050, en dat een deel van de baten, ongeveer 15 procent, op Belgisch grondgebied slaat. Daarvan zou twee derde aan Vlaanderen worden toegewezen. Binnen Vlaanderen zou ongeveer 1 miljard euro aan baten worden toegewezen aan de Beneluxhavens.

Minister, ik heb deze cijfers niet op papier gezien, ik heb ze van derden. Als ze niet juist zijn, hoor ik dat graag van u. Ze zouden blijken uit de tarifieringstudie. Waarom is dat zo belangrijk in dit debat? Dat is omdat Voies navigables de France (VNF), de bouwheer van het kanaal Seine-Noord, van plan is die baten te gebruiken en om te zetten in een bijdrage via tolheffing. Dat is op zich wel logisch, wie de baten verkrijgt, moet een deel van de lasten dragen, en de lasten zijn gigantisch. De investeringslast is enorm groot. De vraag naar tolheffing loopt ogenblikkelijk parallel met de vraag naar de baten.

Klopt het dat uit een studie blijkt dat onze zeehavens meer dan 1 miljard euro aan baten zouden genereren ingevolge het project Seine-Noord? Dan neem ik aan dat de hoofdmoot bij Antwerpen zal belanden, Gent zal zijn deel krijgen gezien zijn ligging, en Zeebrugge zal geen of nauwelijks baten ontvangen aangezien die haven alleen via de estuaire vaart een ontsluiting heeft in die richting. Zeebrugge is trouwens een ander verhaal dan Antwerpen en Gent.

Dan is er de verdeling van de lasten tussen de gebruikers. Ik neem aan dat de gebruikers van Seine-Noord een heffing zullen moeten betalen. Ik heb van privéhavenbedrijven vernomen dat ze daar principieel geen neen tegen zeggen. Het zou ook totaal onredelijk zijn, mochten ze weigeren van op welke manier dan ook voor de infrastructuur te betalen. Ze zijn natuurlijk wel bang dat de heffing onredelijk wordt.

Naast de bijdrage van de gebruikers zouden de Fransen een virtuele bijdrage willen vragen van de havens. Klopt dat? Dat zou blijken uit een studie bij dat Europees vehikel. Dat is niet onbelangrijk, minister. Dat betekent dat de tolheffing gevirtualiseerd zou worden naar de zeehavens Antwerpen, Rotterdam, Gent en Zeebrugge. Dan moeten die havens zich al beginnen voor te bereiden op een niet-onaanzienlijke kost. Ik heb niet de indruk dat ze dat doen of dat ze dat verwachten. Als Frankrijk zou volharden in het doorrekenen van de tolheffing aan onze zeehavens in de vorm van die virtuele heffing, zal dat natuurlijk ten bate komen van de gebruikers. Die zullen dan alleen nog het saldo moeten betalen. Wie gaat wat betalen, minister? Moeten de private havenbedrijven zich zorgen maken of niet?

Op 7 en 8 maart waren er vergaderingen waar Vlaamse havenbedrijven op uitgenodigd waren. Op het moment van mijn vraagstelling had ik nog geen verslag gekregen, maar intussen wel. De bedrijven vreesden dat ze daar zouden worden aangesproken over die tolheffing. Dat is niet gebeurd. De VNF heeft bij het begin van de vergaderingen gezegd dat de tolheffing niet op de agenda stond, dat het vooral over de infrastructuur zou gaan en de vier terminals die de Fransen willen ontwikkelen aan de oevers van de Seine Nord. Desalniettemin hebben de Vlaamse havenbedrijven geprobeerd om de tolheffing op de agenda te krijgen en dat is hen in zekere zin gelukt: er is een halfuur over gepraat. Ze hielden daar een tweeslachtig gevoel aan over. Ze kregen de indruk dat ze verrast zouden kunnen worden door een onredelijke heffing als Vlaanderen geen strategie gaat ontwikkelen. Ze vonden dat de berekening van de tolheffing zeker niet transparant was.

De havenbedrijven vragen zich af welke criteria zullen gelden om de tolheffing te berekenen. Een container gevuld met computers is van een totaal andere orde dan een binnenschip geladen met zand. De toegevoegde waarde op zand is veel kleiner. Als de Fransen daar geen rekening mee houden, krijgen we allicht een zware marktverstoring als de tolheffing wordt ingevoerd. De havenbedrijven maken zich zorgen. Ze willen een aanspreekpunt. Ze vragen naar een gemeenschappelijke strategie om samen – overheid en bedrijven – naar de Franse onderhandelaar te stappen en daar aan hetzelfde zeel te trekken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega, u hebt heel veel informatie verschaft en vragen gesteld. Ik probeer van de basis te vertrekken en we zien wel hoe ver we vandaag komen. Elementair is de studie zelf. Ze is opgeleverd. Kan ze worden doorgegeven of niet? Ik probeer daar straks op te antwoorden.

Het Europees Economisch Samenwerkingsverband (EESV) Seine-Schelde, waarin Voies Navigables de France, Le Service Publique de Wallonië (SPW) en Waterwegen en Zeekanaal NV (W&Z) vertegenwoordigd zijn, is in 2010 gestart met overleg met de Europese gebruikers van de Seine-Scheldeverbinding.

Op 24 februari 2010 in Brussel en op 14 oktober 2010 in Parijs vonden er vergaderingen van klankbordgroepen plaats. Daaraan namen een zestigtal personen deel. De bedoeling was om zo objectief mogelijk te kunnen capteren wat er in de markt leeft. Er werd afgesproken dat vanaf 2011 ook overleg per sector zou worden georganiseerd, naast het plenaire overleg in de klankbordgroep. Dit overleg per sector wordt gevoerd door de VNF omdat het vooral gaat over het nieuw te bouwen kanaal Seine-Nord Europe (SNE) tussen Compiègne en Aubencheul-au-Bac met de daar te hanteren tolheffing. De resultaten worden dan teruggekoppeld naar het EESV. Het gaat dus niet om onderhandelingen, maar om een concertatie binnen de in het EESV gemaakte werkafspraken.

Daar komt bij dat de Vlaamse delegatie heeft gevraagd om ook Vlaamse mogelijke gebruikers te betrekken. Het feit dat Vlaamse bedrijven rechtstreeks hun inbreng kunnen doen aan de basis, is een positief gegeven. Dat werd zo gevraagd. Via de structuur van de Intergouvernementele Commissie (CIG) en het EESV kan ook worden gewogen op de uiteindelijke besluitvorming in Frankrijk, die nog niet heeft plaatsgevonden.

Waterwegen en Zeekanaal is, als vertegenwoordiger van de Vlaamse overheid, uitgenodigd. Maar W&Z heeft ervoor gekozen om niet aanwezig te zijn op de diverse vergaderingen met de sectoren zelf. De mensen van W&Z zijn wel geïnformeerd over de door de bedrijven naar voren gebrachte inbreng, die ook zal worden besproken in de CIG en het EESV. Op basis van de studies en de resultaten van het overleg met de sectoren en de gebruikers zal het Vlaamse standpunt bepaald moeten worden. W&Z onderhoudt contacten met VNF via de geïnstalleerde structuren en informeel. Er is dus een vrij directe opvolging en inbreng.

Ik kreeg ondertussen een brief van een bedrijf dat gelegen is in de haven van Gent. Er is een gesprek voorzien binnen een paar weken, op een datum die vorige maand werd bepaald. Die ontvangst zal na het overleg in Frankrijk plaatsvinden. Dat onderstreept de strategie dat VNF de trekker is van dit overleg, dat de Vlaamse bedrijven daar rechtstreeks hun inbreng kunnen doen, en dat op basis van de resultaten van deze gesprekken de Vlaamse strategie zal worden bepaald. Met elementen uit die gesprekken kan rekening gehouden worden bij een toekomstige beslissing.

Mijnheer van Rouveroy, wat u daar stelt over die gedachtewisseling is belangrijk. Er zijn contacten met het bedrijfsleven. Ook binnen het FISN zijn er contacten. Ik heb daar al een paar keer die zorg horen formuleren. Er zijn contacten met de binnenvaartsector en met de verladers. Op de werkvloer heeft W&Z een aantal contacten. We horen dat er ook bij de transportdeskundigen veel bezorgdheden leven. Dat wordt goed opgevolgd en gerapporteerd.

Er is dus zeker feedback. Het is misschien nuttig om wat formelere initiatieven te ondernemen.

Mijnheer van Rouveroij, u weet dat het EESV intussen formeel is opgericht. Zij moeten de IGC Seine-Schelde, die trimestrieel samenkomt, voorbereiden. Zij moeten ook een aantal studies begeleiden die gerelateerd zijn aan de Seine-Scheldeverbinding, daarover rapporteren aan de Europese Commissie en de communicatie doen naar een aantal actoren.

De studie naar de invoering van de tolheffing is ondertussen opgeleverd. U hebt dat ook al gehoord. We leren daaruit dat een specifieke tolheffing zou moeten dienen voor het delgen van een deel van de investeringskosten en de totale exploitatiekosten van het nieuw in Frankrijk aan te leggen kanaal SNE. Een uitgangspunt is dat de berekende baten van het project voor meer dan de helft ten goede moeten komen van de gebruikers. Dit betekent dus dat als Vlaamse bedrijven gebruik zouden maken van het nieuwe kanaal, de prijsdaling van dat transport voor meer dan 50 procent het betrokken bedrijf ten goede zou moeten komen. Ik denk dat ik het zo juist interpreteer. Door een gedifferentieerd tarief naargelang de goederencategorie – waarnaar u ook hebt verwezen, vandaar de verschillende werkgroepen – wil Frankrijk het tarief op eenzelfde percentage van de berekende baten situeren. Ik denk hier even aan het voorbeeld dat u daarnet hebt gegeven. Frankrijk zou streven naar tarieven die ongeveer 30 procent van de berekende baten zouden capteren.

Ik begrijp zeer goed uw vraag: uiteraard kunnen wij die studie inzien. Dat lijkt mij een terechte vraag. De studie werd mij gerapporteerd op 16 december 2010. Maar door het feit dat de resultaten het gevolg zijn van de studie samen met de Franse en Nederlandse partners, mag ik ze nu nog niet vrijgeven. Op de volgende vergadering van de CIG zal de vraag worden gesteld. Ik weet niet wanneer de volgende vergadering plaatsvindt, maar we moeten een officiële toelating krijgen om de resultaten vrij te geven. Dan kunt u ze bekijken.

Op basis van de resultaten van die studies en van het geplande overleg met de sector kan een Vlaams standpunt worden bepaald, dat dan vervolgens door W&Z, dat in die andere fora zit, zal worden verdedigd. Het zou misschien niet onverstandig zijn om, naar analogie met die Franse studie, ook in Vlaanderen een aantal simulaties uit te voeren, van wie wat zou moeten betalen indien er iets zou gebeuren. Ik denk dat dat geen slechte oefening zou zijn.

Eerst en vooral moeten we de vertaling van die studie krijgen. Daarom wil ik mij beperken tot de drie grote lijnen van die studie. Zodra ik de volledige tekst mag vrijgeven, kunnen we daar wellicht een interessant debat over houden.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Begrijp ik goed dat u de Vlaamse private bedrijven, maar ook de havenbesturen, zult samenbrengen en dat overleg wat meer zult formaliseren? U ziet de havenbesturen natuurlijk wel regelmatig en ik neem aan dat u hun standpunten wel kent. Maar ik krijg toch sterk de indruk dat u die private bedrijven wat beter in beeld moet krijgen, dat u beter zicht moet krijgen op wie die belangstellenden en belanghebbenden precies zijn en dat u hen samen rond de tafel brengt. Die ontmoeten elkaar vaak in Frankrijk, zo ook op 7 en 8 maart. Dat is goed, maar misschien praten ze misschien beter eerst om te vermijden dat er dingen worden gezegd die ons land, Vlaanderen en private bedrijven niet dienen. Bent u bereid zo'n overleg te organiseren?

Het project Seine-Schelde loopt momenteel van Gent tot Sainte-Honorine. Er lopen bij het EESV studies over de tolheffing over heel dat traject. Ik heb begrepen dat er twee scenario's zijn: het eerste met tolheffing vanaf Gent tot aan Sainte-Honorine en het tweede met enkel tolheffing in Frankrijk en niet op de Leie. Dat project heet dan wel Schelde-Seine, maar voor het grootste stuk is dat de Leie. De private havenbedrijven maken zich hier zorgen over. Ik ken het standpunt van Waterwegen en Zeekanaal – en dus het uwe – niet. Denkt u ook aan een tolheffing over het hele traject?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Op 22 december heb ik laten weten niet akkoord te gaan met een specifieke tol op de Vlaamse waterwegen.

De heer Sas van Rouveroj: Ook geen virtuele tolheffing, een schaduwtol richting havenbesturen?

Minister Hilde Crevits: Ik heb de brieven niet bij me, dus ik kan daar niet al te veel over zeggen.

Er moet sowieso een Vlaams standpunt komen. Voor mij is het belangrijk dat W&Z voeling houdt. Ik zal W&Z vragen of zij voldoende zicht heeft op wie al dan niet geïnteresseerd is. Ik zal haar antwoord afwachten, zodat ik geen dubbel werk doe. Het is evident dat er contact moet zijn.

Anderzijds is het ook uitzonderlijk goed dat die bedrijven onmiddellijk betrokken waren bij de projectgroepen. Zo creëer je namelijk een rechtstreeks forum voor hen. Voor mij was dat belangrijk. Ik heb daarom ook aan W&Z gevraagd daar weg te blijven. Dat neemt niet weg dat wij in Vlaanderen ook een standpunt moeten bepalen waar wij hun mening voor nodig hebben. Daarom zal ik W&Z vragen hoe ze dat in de toekomst willen aanpakken. Ik zal proberen die studie publiek te maken. Als we namelijk met kennis van zaken over iets wil spreken, moet iedereen toegang hebben tot die informatie.

Wat uw derde vraag naar de alternatieven betreft, hoop ik dat we het over hetzelfde hebben. Men heeft mij eind vorig jaar de vraag gesteld naar tolheffing op de Vlaamse waterwegen. Ik heb daar negatief op geantwoord. Er worden bij ons al scheepvaartrechten betaald.

De heer Sas van Rouveroj: We hebben het inderdaad over hetzelfde. U hebt daarnet duidelijk bevestigd dat u geen tolheffing wenst voor private bedrijven die gebruikmaken van onze Leie op weg naar Sainte-Honorine. Dat is bij dezen bevestigd.

Frankrijk zal daar echter zeer sterk op spelen. Het zou kunnen dat zij een virtuele tolheffing willen ten laste van de zeehavens. U hebt daarnet terecht gezegd dat ze 50 procent mogen houden. De baten van het project mogen voor 50 procent in de zak van de bedrijven verdwijnen. De andere 50 procent moet dan door iemand worden betaald. U zegt dat u geen tolheffing wilt ten laste van de private havenbedrijven, maar dan is de vraag: van wie wel? Het zou mij verbazen indien de zeehavens daar zomaar 'ja' op zouden zeggen.

Minister Hilde Crevits: Er is aan de drie havens, Zeebrugge, Antwerpen en Gent, gevraagd wat hun standpunt is omtrent de bijdrage aan het Franse deel. Om diverse redenen hebben de drie havens zich unaniem negatief uitgelaten over deze bijdrage. Bij de volgende Intergouvernementele Conferentie zal de Vlaamse delegatie hetzelfde standpunt innemen als voorheen en zal ook het standpunt van de havens worden meegedeeld. Die twee zaken zijn afgedekt, maar nu de resultaten van de studie bekend zijn, moeten we kijken naar de effecten voor Vlaanderen. We moeten er een Vlaamse studie van maken. Maar het is twee keer negatief.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Sas van Rouveroj treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de campagne van de FOD Mobiliteit 'Go For Zero'

- 1413 (2010-2011)

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: De FOD Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) lanceerden op 10 februari de nieuwe verkeerscampagne 'Go For Zero'. De campagne heeft tot doel het aantal verkeersslachtoffers op de Belgische wegen te verminderen.

Bedrijven, organisaties, overheden, de media en individuele burgers worden opgeroepen zich te verenigen voor veiliger verkeer. Door het 'Go For Zero'-charter te ondertekenen, geven ze te kennen dat elk verkeersslachtoffer er één te veel is en dat ze zelf een concrete bijdrage zullen leveren om het verkeer veiliger te maken. Samen met de staatssecretaris voor Mobiliteit en de vertegenwoordigers van de gewestelijke overheden zetten bovenstaande deelnemers op 10 februari symbolisch hun handtekening op de levensgrote 'Go For Zero'-letters, die nadien het hele land zullen rondreizen. Op 14 maart wordt er een dag georganiseerd waarop de initiatiefnemers tijdens een grootscheepse actie zo veel mogelijk handtekeningen willen verzamelen. Het doel is een halvering van het aantal slachtoffers tegen 2020.

Het afgelopen decennium daalde het aantal verkeersdoden in ons land met meer dan 36 procent: van 1486 in 2001 tot 944 in 2008. De verkeersveiligheidsbarometer tot en met oktober 2010 toont een verdere daling. België zit daarmee op het Europese gemiddelde, maar we kunnen en moeten nog veel beter presteren. Voor 2020 mikt de Europese Commissie op een halvering van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2010 en ook de Verenigde Naties zien de periode 2011-2020 in dat kader.

Als we die ambitieuze doelstellingen willen waarmaken, moet iedereen aan de kar trekken: de overheden uiteraard, maar ook de bedrijfswereld, de grote organisaties uit het middenveld, de media en de burger als weggebruiker. Alle weggebruikers moeten hun gedrag aanpassen.

Menselijk gedrag is de hoofdoorzaak van de meeste verkeersongevallen, stelt de campagne. Zo vielen er in 2008 naar schatting ongeveer 300 doden wegens overdreven of onaangepaste snelheid, 200 wegens drinken en rijden en 100 wegens het niet dragen van de veiligheidsgordel. Als weggebruikers hun gedrag zouden aanpassen, zou een groot aantal slachtoffers vermeden kunnen worden. Zo'n gedragswijziging vergt een zo breed mogelijk draagvlak. Bedrijven, media, overheden, organisaties en burgers die zich achter 'Go For Zero' scharen, geven daarmee te kennen dat het hun menens is met de verkeersveiligheid.

Wij hebben het tijdens de begrotingsbesprekingen in deze commissie ook al gehad over dit zero-objectief, dat sinds enkele jaren in Scandinavië als visie betreffende verkeersveiligheid wordt gehanteerd. In Zweden heet het niet 'Go For Zero', maar wel 'Vision Zero'. Het verschil is betekenisvol.

Uit de besprekingen kwam naar voren dat dit zerodoel erg ambitieus is. Wij juichen de ambitie absoluut toe, de lat moet hoger worden gelegd, niemand kan iets tegen dit ultieme doel hebben. Maar als deze campagne in haar eigen teksten aangeeft dat het halveren van het aantal verkeersdoden tegen 2020, in overeenstemming met de Europese ambitie, een hele dobber zal zijn, en als we weten uit onderzoek dat het menselijke gedrag een van de moeilijkst te sturen factoren is, roept de campagne ook enkele vragen op. Hoe komt het dat de tekst getuigt van voluntarisme en dat het woord 'handhaving' niet één keer valt?

De illusie creëren dat we het zerodoel kunnen realiseren door een wijziging van menselijk gedrag alleen, is vals. Er zullen heel veel middelen nodig zijn om onze verkeersinfrastructuur veiliger te maken. Deze campagne houdt dus de drastische verhoging in van de middelen voor verkeersveiligheid en een aanpassing van het verkeersveiligheidsplan. Ik ga volledig akkoord dat draagvlakvergroting nodig is, maar je kunt geen omelet bakken zonder eierschalen te breken.

Tegen welk jaar moet het zerodoel worden bereikt? Dat is een eind voorbij 2020. Er schuilt een gevaar in vandaag de illusie op te roepen dat het zerodoel grijpbaar is, wetende dat de weg nog heel, heel lang is. Dit kan averechts werken en het draagvlak zelfs ondergraven.

Minister, in hoeverre is er voor deze campagne overlegd met de Vlaamse instituten voor verkeersveiligheid? Hoeveel procent van de verkeersslachtoffers moet aan menselijk gedrag worden toegeschreven? Hoe wordt deze factor omschreven? Wat kan aan gedrag en wat aan omstandigheden worden toegeschreven? Wat zijn de overige oorzakelijke factoren? Tegen welk jaar moet het zero-doel worden gerealiseerd? Wordt er federaal ook een actieplan gekoppeld aan deze 'Go For Zero'-campagne, die zichzelf als sensibiliserend beschrijft? In welke mate zijn er voldoende handhavingsinstrumenten om deze doelstelling af te dwingen, meer dan op basis van voluntarisme? Plant u een aanpassing van het Vlaamse verkeersveiligheidsplan aan de doelstelling van deze campagne? Wordt Vision Zero de Vlaamse beleidsvisie? Plant men het optrekken van de budgetten voor de veiligheid van de verkeersinfrastructuur?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mijnheer de Kort, vooraf wil ik opmerken dat ik de campagne 'Go For Zero' niet nodig heb om vorm te geven aan mijn verkeersveiligheidsbeleid, maar ze is er nu eenmaal. Het is een federaal initiatief van de staatssecretaris voor Mobiliteit en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

De grote lijnen van de campagne werden op voorhand aan de Vlaamse overheid meegedeeld. Er was een plenaire vergadering van de federale commissie Verkeersveiligheid en van het Vlaams Forum Verkeersveiligheid en die wordt ook opgevolgd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV). We wisten dus perfect wat er op komst was.

Uw vraag tegen wanneer het zero-doel moet worden gehaald, is een heel interessante vraag. Er werd geen einddatum bepaald. Het is een campagne die overwaait uit andere landen. Het doel is altijd om nul te halen, maar de campagne is niet in strijd met het Vlaams Actieplan of met Pact 2020. De campagne is dus een federaal initiatief, maar moet vooral worden gezien als bewustmaking dat we moeten streven naar geen enkel slachtoffer.

Men wil via een 'Go For Zero'-charter mensen, organisaties, bedrijven en media ertoe aanzetten om acties te ondernemen om via een aantal maatregelen het aantal verkeersslachtoffers te verminderen. Men verwijst ook naar de Europese Commissie die tegen 2020 een halvering wil van het aantal slachtoffers ten opzichte van 2010.

Het actieplan is dus federaal, wij worden er niet echt bij betrokken, maar we werden wel op de hoogte gebracht. Uiteraard sta ik achter de doelstellingen en de manier waarop de communicatie verloopt. Er is een charter, maar er zijn ook een affichecampagne en een bioscoopspot en op 28 maart is er een 'Go For Zero'-dag en dan wil men zo veel mogelijk handtekeningen verzamelen.

We moeten geen doelstellingen aanpassen. Het is wel een federaal initiatief, maar het Vlaams Verkeersveiligheidsplan dat streeft naar maximaal 250 doden en dodelijk gewonden en maximaal 2000 zwaargewonden tegen 2015, blijft behouden. Hetzelfde geldt voor het Pact 2020 waarin staat dat tegen 2020 maximaal 200 verkeersdoden en 1500 zwaargewonden mogen vallen. Ook dat blijft bestaan. Het beleid is niet strijdig met 'Go For Zero', want dat doel ligt mogelijksterwijs in een nog verdere toekomst.

U vroeg hoeveel procent van de verkeersslachtoffers te wijten zijn aan menselijk gedrag. Dat is een moeilijke vraag. We hebben hier een paar weken geleden een discussie gehad over de impact van zware terreinwagens en toen heb ik gezegd dat een ongeval bijna altijd multicausaal is. Er zijn een aantal factoren: de mens, de omgeving en het voertuig. Menselijk gedrag en menselijke fouten zijn veruit de belangrijkste ongevalsoorzaak. Onderzoek toont aan – dat kunt u ook zien in de figuur die ik als [bijlage](#) bij het verslag laat opnemen – dat 94 procent van de ongevallen zijn oorzaak vindt bij het gedrag van de mens. In drie vierde van de ongevallen zou de mens zelfs de enige factor zijn die het ongeval heeft veroorzaakt. De factor infrastructuur speelt een rol in ongeveer een kwart van het aantal ongevallen. Hiervan heeft 18 procent betrekking op de fysieke omgeving en 5 procent op het voertuig. Het

overgrote deel van de ongevallen heeft het menselijke falen als rechtstreekse oorzaak of als medeoorzaak. Uiteraard zijn er een aantal omstandigheden die het menselijke falen in de hand kunnen werken.

U had ook een vraag over handhavingsinstrumenten. Een campagne is natuurlijk een mooie zaak, maar er moet ook handhaving zijn. U weet dat het verkeersveiligheidsbeleid gebaseerd is op de drie E's: de infrastructuur moet goed zijn, we moeten aan educatie en sensibilisering doen en ook aan enforcement. Als er een regel is en de mensen weten dat er geen handhaving is, dan is er eigenlijk geen regel meer.

Het is voldoende geweten dat we in Vlaanderen aan handhaving doen. Het gaat natuurlijk niet alleen om het controleren van de snelheid, ook alcoholcontroles zijn belangrijk, denken we ook aan het alcoholslot, en er zijn ook de bemande en onbemande camera's. Alles wat we doen om de drie E's te versterken, past binnen de campagne 'Go For Zero'. Het is dus niet echt nodig om aparte initiatieven te nemen. Ik wijs ook op de controles op tussenafstanden. Vandaag loop er nog altijd een onderzoek naar de effectiviteit van flitspalen. Ik heb de eerste cijfers binnen, maar nu wordt ook paal per paal bekeken wat het effect is voor en na.

Het is dus een campagne die perfect aansluit bij het beleid dat in Vlaanderen wordt gevoerd, maar geen campagne waar het beleid zich helemaal voor moet omvormen. Het kan versterkend werken op wat we vandaag al doen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik dank u voor het antwoord. Het is goed om vast te stellen dat de twee niet met elkaar in strijd zijn. Uiteraard zijn sensibiliseringscampagnes om het aantal verkeersslachtoffers te verminderen op hun plaats. In verband met handhaving is de lopende studie over de effectiviteit van flitspalen zeker nuttig. Ik merk dat er steeds meer belangstelling is om op het gebied van de flitspalen op het terrein te evolueren naar effectieve trajectcontrole. Nu krijgt men een boete door één moment een beetje onoplettend te zijn. Trajectcontrole is eerlijker: wie langdurig te snel rijdt, krijgt dan een bekeuring. Op die manier kan de handhaving in de toekomst efficiënter worden.

Minister Hilde Crevits: Ik ben het eens met de laatste opmerking van de heer de Kort. Ik ben in blijde verwachting van de goedkeuring en de homologatie van de eerste trajectcontrole. De heer Keulen heeft hierover trouwens een vraag om uitleg ingediend die we binnen enkele weken zullen behandelen.

Er zijn hier duidelijk veel minnaars van de trajectcontrole. Ik hoor hier in elk geval bij. We werken samen met de diensten van minister Van Quickenborne om dit verwezenlijkt te krijgen.

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 standaardisering van laadpalen en de laadmogelijkheden voor elektrische wagens - 1434 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, het probleem is misschien nog niet heel acuut, maar de uitdaging zal op korte termijn ontstaan. We kennen allemaal het fenomeen van de elektrische wagen. Dat is momenteel een realiteit die we op onze Vlaamse wegen zien verschijnen. Het grote nadeel is dat de actieradius voorlopig nog vrij beperkt is en de oplaadtijden nog lang zijn. Voor het gewone woon-werkverkeer lukt het al aardig, vooral als er op de werkplaats

een oplaadmogelijkheid is. Binnenkort zal de eerste elektrische productiewagen een feit zijn. Dit is weer een belangrijk kantelmoment.

Om het verhaal van de kip en het ei te vermijden, lijkt het me een goede zaak dat allerlei initiatieven worden genomen. De laadpalen schieten als paddenstoelen uit de grond. Ik som even een paar voorbeelden op die ook in de media zijn verschenen.

In Zaventem heeft het autoleasebedrijf LeasePlan een laadpaal geplaatst. De NMBS plaatst, samen met Siemens, meerdere laadpalen aan drie stations. Later zal dit tot 34 stations worden uitgebreid. De Vlaamse overheid ondersteunt 22 investeringsdossiers voor de plaatsing van laadpalen. Steden als Hasselt en Blankenberge nemen initiatieven. Ondertussen springen ook steeds meer bedrijven op de kar als verdeler en uitbater van laadpalen.

De sector schat dat we per elektrische wagen ongeveer 1,6 laadpunten nodig hebben. Indien we ervan uitgaan dat elke gebruiker thuis een eigen laadpunt heeft, moeten we in de toekomst minimaal in 0,6 laadpunten per elektrische wagen voorzien. Er valt op dat vlak bijgevolg nog wat werk te verzetten.

Voor het gebruik van elektrische wagens op grote schaal ontbreekt momenteel nog heel wat wetgeving omtrent de normering en de standaardisering. Aangezien zowat elke autobouwer inmiddels een eigen elektrisch model op de markt heeft gebracht en het eerste productiemodel niet lang meer op zich zal laten wachten, wordt de roep steeds luider. Het is immers zinloos laadpalen en oplaadpunten van verschillende systemen te plaatsen. Die laadpalen zouden niet voor iedereen bruikbaar zijn. De conclusie luidt dan ook dat we beter, voor we tot een massale inplanting overgaan, eens goed over de standaardisering en de modaliteiten nadenken. Die inplanting zal er veeleer vroeg dan laat komen. We moeten een standaard afspreken.

Minister, zijn er landen, al dan niet in Europa, die al een standaardisering hebben doorgevoerd? De EU zou best een standaardisering opleggen. Hoe wilt u ondertussen een wildgroei vermijden van systemen die elk slechts voor een beperkte groep bruikbaar zijn? Die opdeling in verschillende systemen lijkt me niet meteen praktisch, klantvriendelijk of uitnodigend voor mensen die de groene wagen een warm hart toedragen. Zult u deze problematiek op het Europese niveau aankaarten? Hoe wilt u dat dan doen? Hebt u hier al over nagedacht?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb hier een omstandig antwoord voor me liggen. De eerste vraag van de heer Keulen is of er al een standaardisering is. Er is er nog geen. Er zijn enorm veel systemen. Iemand op mijn kabinet is hier blijkbaar enorm in geïnteresseerd en heeft alles opgesomd. Ik denk dat die persoon zelf een batterij heeft.

Er zijn een aantal internationale vormen van formele standaardisering. Die vormen zijn nu ongeveer tien jaar oud. De standaarden zijn voorbereid op de International Electrotechnical Commission en hebben betrekking op het laden van batterijen van elektrische voertuigen. Dit zijn personenwagens en lichte vrachtwagens. Er zijn ook diverse nationale en regionale standaarden, onder meer in de Verenigde Staten, Korea, Japan en China. Ze worden nu en dan ook aangevuld en geactualiseerd. Er is een reglement, namelijk reglement nummer 100 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, maar er zijn nog geen standaarden ontwikkeld voor uitrustingen en connectoren op basis van gelijkstroom. Dat is wel relatief belangrijk als men alles aan elkaar gekoppeld wil krijgen.

We zien dat er in Europa allerhande elektrische voertuigen op de markt komen. U hebt een punt. Die hebben allemaal oplaadsystemen die langzaam opladen. De markt is zich nu helemaal aan het ontwikkelen in de richting van snellaadsystemen. Ik heb afbeeldingen van die laders mee, zoals de Mennekes plug.

Er is ook de laadinfrastructuur, waar men dus die elektriciteit gaat halen. Wat dat betreft, is er nog helemaal geen duidelijke standaard. We zien ook dat de constructeurs verschillende strategieën volgen en dat de opvattingen nogal eens durven te verschillen naargelang de regio. Dat is inderdaad een probleem. Er zijn ook een aantal internationale associaties. Er is een discussie tussen de Franse autoconstructeurs en de Japanse voertuigtechnologiesector. Die bieden allemaal andere systemen aan. Dat vraagt dus wel wat sturing. Binnen de automobielsector is er een zekere consensus gegroeid. Op 24 juni van vorig jaar zijn er een aantal aanbevelingen geformuleerd over de standaardisatie van het laden van elektrische laadbare voertuigen. Men meldt me echter dat het tot 2017 om een voorbereidende stap gaat voor een ruimere toepassing van elektrisch oplaadbare voertuigen, waarbij de huidige situatie grosso modo gehandhaafd blijft. Er is dus wel een zekere standaardisatie, maar het zijn nog maar aanbevelingen. Dit is nog niet beslissend.

Ik denk dat u gelijk hebt als u stelt dat het goed zou zijn dat daar normen voor komen. Een interne markt die goed functioneert, moet normaliseren. Zoals bij veel zaken is dat echter spontaan gegroeid. Dit volgt de weg van de innovatie en dan moet men nadien beginnen samen te werken. Men is daar op Europees niveau volop mee bezig.

Op 1 juli 2010 heeft de Europese Commissie een mandaat gegeven aan de Europese standaardisatiebureaus om standaarden te ontwikkelen. Men wil veiligheid, interoperabiliteit – het is zeer belangrijk dat de systemen elkaar verstaan – en performantie van laders voor elektrische voertuigen. Een werkgroep heeft zich daarover gebogen. Men hoopt tegen eind maart van dit jaar, dus heel binnenkort, een eerste rapport klaar te hebben. In november van dit jaar zal de Europese Commissie een mededeling doen over clean transport systems. U weet dat Vlaanderen zelf geen normen en standaarden kan opleggen, en misschien maar goed. Dat had u echter niet gevraagd. Europa is zeker de juiste overheid om die standaarden te regelen. Daar hebt u een punt.

Het aantal elektrische voertuigen dat hier rijdt, is nog vrij beperkt. U weet dat minister Lieten een proeftuin elektrische voertuigen heeft, om praktijkervaringen uit te bouwen en ook aan innovaties te werken. Ik zal daar nu niet op ingaan. Wel vind ik het belangrijk dat AWV ter zake wat proactief is. Ik heb het agentschap de opdracht gegeven om een lijst te maken van de locaties langs ons wegennet die in aanmerking komen voor het plaatsen van een laadpaal. Ik kan vandaag melden dat het 900 potentiële locaties kan aanbieden, die goed zijn voor ongeveer 1200 potentiële oplaadpunten. Ongeacht wat er allemaal zal komen, moeten we op ons eigen grondgebied toch bekijken waar dat kan gebeuren.

De locaties situeren zich voornamelijk op de vluchthavens langs de autosnelwegen. Dat zijn bijvoorbeeld de uitwijkzones langs pechstroken. Op termijn levert dat een achthonderdtal potentiële locaties voor een laadpunt op. Het gaat dus over de vluchthavens, niet over de pechstroken zelf. Het gaat over nevenparkings. Er is sprake van nevenbedrijven die worden uitgebaat, maar er zijn ook een aantal zones waar men zo kan parkeren.

De heer Marino Keulen: Vandaag worden die vooral ook gebruikt voor dienstvoertuigen, denk ik.

Minister Hilde Crevits: Het zijn gewone parkeerplaatsen, die echter niet publiek worden uitgebaat door iemand anders. Een randelement wat dat betreft, is dat, als men daar een dergelijke voorziening plaatst, men ervoor moet zorgen dat dit voldoende veilig blijft, dat dit kan. Het is niet omdat het een potentiële plaats is dat het ook een plaats zal worden.

De nevenbedrijven langs de autosnelwegen zijn hoofdzakelijk in concessie gegeven aan bedrijven. U weet wellicht dat in Ruisbroek een concessiehouder op eigen initiatief een dergelijk oplaadpunt heeft geplaatst. Dat was een complexe en dure investering, wegens de verscheidenheid van de aansluitingen. Die man is dus ook geconfronteerd met al die systemen in die wagens. Daar mag dan wel een paal staan, als die slechts compatibel is met een deeltje van alle voertuigen... Ik neem er mijn hoed voor af dat hij dat heeft geprobeerd.

Op dit ogenblik is er bij de concessiehouders nog geen verwijzing naar elektrische laadpalen. Dat is ook logisch. Het is nuttig dat we die plaatsen nu in kaart brengen. Als die Europese standaardisatie dichtbij is, kunnen we die concessiehouders aanspreken om ter zake extra investeringen te doen.

Op parkings die niet in concessie worden gegeven, zoals de carpoolparkings en de park-and-rides, kunnen we honderd locaties aanduiden. Daar zouden we ook nog eens ongeveer vierhonderd punten kunnen maken. Langs de gewestwegen hebben we voorlopig nog geen locaties, omdat wij ook totaal geen installaties voor brandstofbedeling beheren langs die gewestwegen. Daar is ook niet in vluchthavens voorzien. Ook op gemeentelijk niveau zijn er ook wel een aantal potentieel interessante plaatsen. Zover zijn we echter nog niet.

Dit is dus een zeer interessante vraag. Het is belangrijk om die toekomstige ontwikkelingen nauwgezet te volgen. Zelf kunnen we niet veel standaardiseren, maar ik hoop dat Europa tegen eind dit jaar toch al wat duidelijkheid schept, zeker als het gaat over de laadpunten zelf.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, u bent onvermoeibaar. U hebt op heel wat vragen geantwoord die eigenlijk niet gesteld zijn.

Minister Hilde Crevits: Het antwoord is opgesteld door iemand die het onderwerp zeer boeiend vindt.

De heer Marino Keulen: Het is ook een item waarover binnen afzienbare tijd spontaan vragen gesteld zullen worden. Vandaag zijn het nog witte raven die zich met dergelijke elektrische wagens of motor verplaatsen. We kennen die mensen eigenlijk bij naam. Ik denk aan de mensen in het Vlaams Parlement.

Minister, u bent ook aanwezig op Europese ministerraden. Dit lijkt me nu een onderwerp waarin een klein land, een kleine regio het voortouw kan nemen. We hebben immers geen eigen belangen te verdedigen. We hebben geen industrie die ter zake beveiligd moet worden. U kunt dat doen vanuit een reflex van consumentenbescherming of klantvriendelijkheid. Dat is vandaag een onderwerp dat in elk beleidsdomein aanwezig moet zijn.

De inventarisatie AWW is stap 1. De uitrusting is stap 2. Zijn er daar al ideeën over om, desnoods met partners, stappen te zetten inzake oplaadpunten en dergelijke? Inventarisatie is inderdaad belangrijk: het in kaart brengen van de potentialiteit. Maar in fase 2 moet worden gezorgd voor de uitrusting. Bestaan er wat dat betreft al ideeën of termijnen?

Minister Hilde Crevits: Nee, er zijn nog geen termijnen vastgelegd. Het is een dossier dat enorm evolueert. Ik ben misschien wat breedvoerig geweest in mijn antwoord. Dat was om aan te tonen dat we proactief proberen te zijn. We moeten natuurlijk de ontwikkelingen op de voet volgen.

Wat de Europese Transportraden betreft, is Vlaanderen nooit voorzitter. We zitten in het andere circuit. De federale overheid is steeds voorzitter. Wij kunnen hoogstens assessor zijn. Tot mijn grote spijt duurt het nog een hele tijd vooraleer ik assessor mag zijn. Dat neemt niet weg dat we vanuit Vlaanderen die transportraden opvolgen. Die worden in deze commissie ook altijd gerapporteerd. Het is een goede suggestie om te trachten die zaak op de agenda te houden. Ik ben er nu niet zeker van of het op de vergaderingen van de transport- dan wel de energieraden op tafel komt.

De heer Marino Keulen: Zelfs bij milieu.

Minister, die vragen worden hier geagendeerd. Over deze vraag hebben drie mensen me getelefoneerd om de tekst van die vraag te krijgen. Ze waren ook zeer benieuwd naar het antwoord.

Minister Hilde Crevits: En terecht.

De heer Marino Keulen: Vandaag staat er ontzettend veel op de agenda. Ik heb ook andere vragen ingediend. Daarover heb ik echter geen vragen gekregen. In dit geval was dat wel zo.

Dat leeft bij een breder deel van het publiek. Degenen die de stap nog niet hebben gezet, denken er wel over na.

Het doet me denken aan de videorecorders. Twintig jaar geleden bestonden de systemen Video 2000, Betamax en VHS. VHS werd dan het populairste systeem. Achteraf vond men dan op rommelmarkten jarenlang al die banden voor geen geld. Men was blij er vanaf te zijn.

Ook hier zit men in een fase dat mensen zeggen dat ze ook hun bijdrage willen leveren. Het staat vandaag ook goed als men zich als groene burger profileert, wat ook de politieke overtuiging is. Mensen zien ook wel dat dat belangrijk is en dat iedereen op zijn microterrein een bijdrage kan leveren om het milieu te verbeteren en om de druk op fossiele brandstoffen, die eindig zijn, niet zwaarder te maken dan nodig. Mensen zitten vandaag echter vooral met die onzekerheid. Goedkoop is het niet. De eerste generatie is verhoudingsgewijs meestal de duurste. Als ieder dan nog eens een eigen systeem heeft...

Daarnaast is er ook nog de praktische overweging. Stel dat men ergens staat en nergens een punt vindt om de batterij op te laden. Naast een aantal filosofische, heel behartenswaardige overwegingen, zijn er voor de mensen vooral zeer pragmatische.

Minister Hilde Crevits: Toen ik nog schepen van Openbare Werken was, heb ik als pionier een elektrisch voertuig aangekocht. Het was toen echt nog de oertijd. De wagen had een bereik van exact 40 kilometer. De wagen was uitsluitend bedoeld voor kleine afstanden. Elke avond moest die aan de batterij, tot de volgende ochtend. Dat was net genoeg om hem opnieuw te gebruiken. Er is ondertussen heel wat gebeurd. Men kan nu veel verder rijden met die elektrische voertuigen. Men kan nu ook supersnel opladen. Als we uniformiseren in Vlaanderen moeten we opletten dat we de trein niet missen. De videorecorders zijn ook allemaal gedemodeerd. Iedereen werkt nu met een dvd-speler.

De voorzitter: Met een blu-ray.

Minister Hilde Crevits: Dat ken ik niet. Ik sta nog een oorlog achter.

We moeten er vooral voor zorgen dat we de ontwikkelingen volgen. Eén woord is daarbij belangrijk: de interoperabiliteit. Het moet toepasbaar zijn voor alle systemen. Daarin zal de privésector zijn rol moeten spelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■