



Vlaams
Parlement

vergadering **C243 – OPE19**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 19 mei 2011

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente studie van de multidisciplinaire denktank Metaforum van de K.U.Leuven betreffende de problematiek van de personenmobiliteit in Vlaanderen - 143 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visietekst ‘Personenmobiliteit in Vlaanderen’ van onderzoekers aan de K.U.Leuven - 1763 (2010-2011)	3
Met redenen omklede moties	17
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de afvoermogelijkheden van het Scheldebekken - 1930 (2010-2011)	17
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van het asfalt in Vlaanderen naar aanleiding van losgekomen verf - 1970 (2010-2011)	20
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het stilvallen van FAST+ - 1991 (2010-2011)	22
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorzien in grote belbussen door De Lijn - 2044 (2010-2011)	25

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de recente studie van de multidisciplinaire denktank Metaforum van de K.U.Leuven betreffende de problematiek van de personenmobiliteit in Vlaanderen - 143 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de visietekst ‘Personenmobiliteit in Vlaanderen’ van onderzoekers aan de K.U.Leuven - 1763 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, toen ik gisteren de grote eer had u te mogen vervangen op het moment dat de mensen van Metaforum van de K.U.Leuven hun visietekst over de personenmobiliteit in Vlaanderen kwamen voorstellen, was ik een beetje jaloers. Die mensen hebben zoveel kennis en inzicht in huis. Ik heb daarnet echter professor Van de Voorde en zijn team gehoord, en ik weet dat daar evenveel – zo niet nog iets meer – kennis over mobiliteit aanwezig is.

De mensen van Metaforum hebben de verdienste gehad om een visietekst te ontwikkelen waarin out of the box wordt gedacht over personenmobiliteit. We hoeven niet al hun conclusies en vaststellingen te delen. Ze hebben ons echter wel aan het denken gezet. Ik vraag me af of de Vlaamse Regering het daarmee eens is. Hoe gaat de Vlaamse Regering om met dat soort visieteksten?

Minister, ik wil u graag interpellieren over een aantal deelaspecten. De mensen van Metaforum hebben immers duidelijk aangegeven dat een aantal zaken die zij naar voren schuiven, heel snel kunnen worden gerealiseerd, waarbij de gemeenschap alleen maar kan winnen. Wanneer zij het hebben over de quick wins, dan hebben ze het over een veralgemening en een intensifiëring van de bestaande FAST-programma's (Files Aanpakken door Snelle Tussenkost), met name de incidentbestrijding op het moment dat zich incidenten op onze snelwegen voordoen. Daar kunnen we binnen afzienbare tijd werk van maken zonder dat dit ons al te veel kost.

Niet alleen FAST moet worden bekeken, er is ook een herindeling mogelijk. Met witte verf kan de capaciteitsverdeling van de wegen worden herzien. Er werden een aantal voorbeelden genoemd die we allemaal kennen. Een voorbeeld uit mijn eigen buurt is de Boomsesteenweg, waar de wissel wordt gemaakt op een manier die weinig verkeersefficiënt is. Daar kan men met vrij eenvoudige maatregelen grote mobiliteitswinsten realiseren. Is de regering het daarmee eens? Hoe gaat zij met dergelijke voorstellen om?

Minister, het was schrijnend om te moeten horen dat professor Tampère dit al een aantal malen had besproken met uw administratie. Hij had moeten vaststellen dat een aantal voorstellen die hij in dit verband deed, vaak reeds door mensen uit uw administratie waren gemaakt maar waarop niet of nauwelijks gereageerd werd.

Wat de filebeheersing betreft, stelde professor Tampère vast dat onze eigen administratie te weinig kennis in huis heeft. Het zou dan ook nuttig zijn om meer kennis in huis te halen of op te bouwen. Eventueel kunnen mensen bijscholen of kan men nieuwe mensen die die kennis wel hebben, in dienst nemen. Ook hier kunnen we snel resultaten scoren.

Een ander deel ging over de vergassing van het transport. Zo stelde professor Van den Bulck vast dat we ook heel wat mobiliteits- en zelfs milieuwinsten kunnen boeken door een deel van ons transport op gas te laten verlopen. Hij deed een aantal suggesties over het openbaar vervoer. Hoe gaat u daarmee om? Ik denk dat die suggesties breed konden worden gedragen door de mensen die de studie of de samenvatting daarvan hebben gelezen.

Wat de binnenscheepvaartsector betreft, zijn er volgens professor Van den Bulck nog heel wat winsten te realiseren. Onze binnenscheepvaartsector kan overschakelen op LNG-aangedreven (liquefied natural gas) motoren. Daarvoor moet de Vlaamse Regering extra studie-inspanningen en misschien zelfs subsidie-inspanningen doen. Bent u daartoe bereid?

Wat de ruimtelijke ordening betreft, moet ik u niet bevragen. Daar zijn andere ministers voor. Ik weet dat u een collegiale verantwoordelijkheid draagt. Wanneer het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen opnieuw bekeken wordt, zult u vanuit uw bevoegdheid Mobiliteit met uw collega van Ruimtelijke Ordening (RO) op een open manier van gedachten wisselen. Ik hoop dat u de suggesties van Metaforum ter sprake zult brengen.

De professoren hadden toch weer een pijnlijke mededeling, minister. De administratie RO heeft wel naar hun suggesties geluisterd, maar de administratie Mobiliteit, en dat is uw verantwoordelijkheid, heeft hen veel minder gevolgd. Die administratie is een eilandje op zich. Ze staat niet zo open voor suggesties.

Het gaat dan dikwijls over eenvoudige maatregelen. Op dit moment, zeggen de professoren, wordt het openbaar vervoer nog te veel vervlochten met het bestaande wegennet. Er worden nog te veel (snel)tramlijnen ingebed in bestaande wegenstructuren. Ruimtelijke Ordening zou die vervlechting al ongedaan kunnen maken. Hoe gaat u daarmee om?

De studie die ons gisteren op zo'n interessante manier werd voorgesteld, biedt heel wat stof tot nadenken. Ik heb aan de professoren gevraagd of hun visietekst voorwerp had uitgemaakt van verder debat. Ze antwoordden negatief. Wij waren een van de eerste instanties waar de professoren mee in debat gingen. Ik hoop dat ook u – en zeker uw administratie – met deze mensen in debat wilt treden en van gedachten wilt wisselen.

Ik hoop dat de academische wereld onderling dezelfde denkoefening wil maken. Dat hebben ze ook wel aangegeven. Ze zeiden dat ze dikwijls debatteren met collega's in het buitenland en gedachte-uitwisselingen hebben met Nederlandse collega's, maar met de Vlaamse faculteiten is dat veel minder het geval. Het zou bijvoorbeeld nuttig zijn om professor Van de Voorde te confronteren met professor Proost. De onderwerpen die ze hier de afgelopen dagen aanbrachten, zijn misschien niet helemaal compatibel, maar het ging wel over mobiliteit in Vlaanderen. De mensen van de logistiek – denk aan de suggestie van de heer de Kort van enkele weken geleden – vragen ook om een discussieforum. Het zou een goed idee zijn om hen allemaal eens samen te brengen: 'de la discussion jaillit la lumière'.

Minister, we hebben interessante teksten, we hebben stof tot nadenken. Hoe gaat u en de regering om met zo'n belangrijk werkstuk?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, op vrijdag 25 maart stelden enkele onderzoekers van de K.U.Leuven een visietekst voor waarin nogal wat opmerkelijke conclusies met betrekking tot het mobiliteitsbeleid voorkomen. Zo wordt in de beleidsaanbevelingen onder meer gepleit voor een opgevaardeerd secundair regionaal wegennetwerk, proactief filebeheer en de aanpak van kruispunten.

De tekst gaat terug op onderzoek van november 2009 waarin ze stelden dat het verkeerssysteem in België verre van optimaal functioneert. Ze stelden op een tiental probleemgebieden verbeterpunten voor. Doorstroming is in hun studie een belangrijk uitgangspunt. Ze verdedigden een onbevangen kijk, waarbij voortdurend over de grenzen wordt gekeken.

Met enkele dagen verschil wordt een grootschalige mobiliteitsenquête gelanceerd, waarbij de Vlaming zijn mening kan geven over problemen, oplossingen, zijn eigen houding enzovoort. De mobiliteitsenquête vormt daarmee een soort opstap naar – een startmoment voor – het nieuwe Mobiliteitsplan Vlaanderen. Het nieuwe mobiliteitsplan moet het ontwerp-mobiliteitsplan van 2003 vervangen.

Er werden in de commissie debatten gevoerd over deelgebieden: de E313, de tactische studie, oplossingen voor het verkeer in en om Antwerpen en in en om Brussel. Ook het Vlaams Verkeerscentrum heeft kennis en expertise opgebouwd. Een grondig debat zonder taboes is dringend nodig, gezien de congestiecijfers en de diverse prognoses inzake de toename van de personenmobiliteit.

Minister, een grondige doorlichting van het functioneren van ons wegennet dringt zich op. Waar en door wie gebeurt deze analyse? Waar sluit het onderzoek van de K.U.Leuven aan bij de expertise en analyse binnen Mobiliteit en Openbare Werken? Kunt u een debat organiseren met betrekking tot alle inzichten, zonder taboes? Gebeurt dit in het kader van de opmaak van een nieuw Mobiliteitsplan Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, we hadden hier gisteren inderdaad een zeer nuttige gedachtewisseling. Er zijn heel valabele zaken uit voortgekomen voor het werk van de minister en voor onszelf. Ik heb de suggestie rond 'incident management' opgepikt. Vlaanderen kan op dat punt nog heel wat leren van Nederland. Er komt straks ook nog een vraag om uitleg van de heer Keulen over FAST+. Misschien sluit die daarbij aan.

Dan was er nog de filebeheersing door verkeersmanagement en actief sturen van verkeersstromen. Dat was voor mij een nuttig instrument om in de toekomst te gaan gebruiken, zeker in het licht van uw beleidsbrieven en -nota. We kunnen meer inzetten op sturing, intelligente verkeerssystemen, filebeheersing, doorstroming enzovoort. We hebben mijns inziens heel nuttige zaken geleerd.

In welke mate zult u die visietekst van Metaforum in de toekomst gebruiken, bijvoorbeeld bij de opmaak van het Mobiliteitsplan Vlaanderen? Zullen insteken van die tekst mee in overweging worden genomen bij de opmaak van dat mobiliteitsplan?

Gisteren heeft professor Tampère gesuggereerd dat er een steunpunt zou komen voor verkeersmanagement, filebeheersing en sturing. Wat is uw visie daarop? Kan daar in de toekomst meer op worden ingezet?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Gisteren hebben we inderdaad een zeer interessante uiteenzetting gekregen van de vier professoren, die ook een aantal afwezige professoren vertegenwoordigden. Wel vond ik het concept waarmee ze kwamen aanzetten vrij theoretisch. Daarom is het heel interessant dat deze vragen vandaag eindelijk ook op de agenda staan. Minister, we willen van u immers eens vernemen hoe daar concreet mee zal worden omgegaan. Het is niet omdat dit een mooi plaatje, een logisch en samenhangend geheel is, dat dit alles zomaar in de praktijk kan worden omgezet. Dat kan zeker niet van de ene dag op de andere.

De tegenstelling tussen Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit is hier gisteren uitvoerig aan bod gekomen. Minister, u bent bezig met de opmaak van een nieuw mobiliteitsplan, maar uw collega, minister Muylers is ook aan het nadenken over een nieuw Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. Er moet voldoende afstemming zijn. Het zou wat jammer zijn, mochten die plannen uiteenlopende mobiliteitsvisies naar voren brengen. Het is een taak van de regering ervoor te zorgen dat – voornamelijk – de administraties ter zake goed op elkaar zijn afgestemd.

Dan zijn er nog een aantal zaken gezegd die me zijn opgevallen en waarover ik gewoon even uw mening zou willen kennen. Dat kan eventueel later, want dit alles zal ons misschien veel te ver leiden. Er staan immers heel veel dingen in die studie. Op een bepaald ogenblik werd heel uitdrukkelijk gepleit voor het duurder maken van openbaar vervoer tijdens de spits. Is het mogelijk om de tarieven te doen variëren naargelang het gaat over spitsuren of daluren?

Wat denkt u daarvan? Dat staat niet in het regeerakkoord, maar acht u dat minstens het overwegen waard in de toekomst?

Over gas is er ook heel wat te doen geweest. Ik heb daarover ooit eens een schriftelijke vraag gesteld. Ik heb gevraagd in welke mate bussen van De Lijn meer op gas zouden kunnen rijden enzovoort. Dat bleek allemaal niet zo eenvoudig te zijn. Gisteren waren de professoren echter zeer overtuigend wat dat betreft. Ze hebben ook verwezen naar diverse buitenlandse voorbeelden. Ik denk dat Vlaanderen ter zake toch wel enige achterstand heeft. Dan gaat het niet alleen over het eventueel wat meer gebruiken van gas bij het openbaar vervoer, maar bijvoorbeeld ook door gemeentebesturen. In welke mate kan Vlaanderen dat bevorderen, of maken we het ons te moeilijk? Er werd gezegd dat gas de brug naar de toekomst is. Zeker de eerste vijftien jaar blijft gas immers een goedkope en zeer zuivere energievorm voor bussen, wagens enzovoort.

Dan was er het bufferen. Files maken files erger, zo werd gesteld. Er werd gepleit voor een proactief filemanagement. Daarbij zijn er buffers nodig, en een slimme dosering. De plannen voor de afbouw en de versmalling van het E40-Reyerscomplex druisen daar tegenin, volgens de professoren. Ze hebben heel duidelijk gezegd dat de buffercapaciteit daar afbouwen, als gevolg heeft dat het minste probleem op de kleine ring zal leiden tot problemen op de ring rond Brussel, en omgekeerd. Ik dacht dat het Agentschap Wegen en Verkeer ook eens nader zou onderzoeken welke de effecten daarvan zijn. Heeft dat nu al duidelijkheid gebracht? Misschien kunt u daar niet meteen op antwoorden, maar als die professoren conclusies naar voren brengen, is het belangrijk dat wij weten of die conclusies correct zijn en of het agentschap tot dezelfde conclusies is gekomen.

Ten slotte is er volgens de professoren een te groot onderscheid tussen de functionele fietsroutes en de recreatieve fietsroutes, die vooral door Toerisme Vlaanderen worden uitgebouwd. Het ene type fietspaden moet veilig en snel zijn, het andere veilig en aangenaam. Dat is ook een interessant punt. Moeten we niet zoeken naar synergieën tussen de beide? Wordt daar binnen de regering ook aan gedacht?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: De uiteenzetting van gisteren was heel interessant. Ik had vooral het gevoel dat er heel wat heilige huisjes aan het sneuvelen zijn in die studie. Er worden een aantal fundamentele elementen in vraag gesteld. Dat lijkt me ook goed. Ook ik vond dat vrij theoretisch. Op lange termijn moet daarover worden gediscussieerd, wars van de grenzen tussen de diverse beleidsdomeinen.

De studie stelt echter ook al een aantal concrete maatregelen voor. Ik was enigszins verrast door uw reactie in De Morgen, op 26 maart: “We zijn daar verdorie mee bezig.” Mijn reactie is: het is toch een interessante studie, en we zijn toch nog niet met alles bezig. Van een aantal punten kan op korte termijn wel werk worden gemaakt. Een van die punten is dat van het aardgas. De technologie ter zake is vrij ver gevorderd. Ik heb er de plannen met betrekking tot groen vervoer in de beheersovereenkomst met De Lijn nog eens op nageslagen. Nergens wordt daarin ook maar verwezen naar deze technologie. Ik denk dat er op korte termijn stappen kunnen worden gezet. Minister, ik had graag van u geweten of u dat van plan bent.

“De knelpunten kunnen we minder doen knellen,” heeft Touring enige tijd geleden gezegd. Touring heeft toen een aantal suggesties gedaan om op een eenvoudige manier de afhandeling aan de uitritten, de invulling van de rijstroken via kleine ingrepen op te lossen. U hebt toen gezegd: “We zijn daar verdorie toch mee bezig.” Wat gebeurt er concreet? Is er een prioriteitenlijst? Is er een oplijsting? Is er een timing om al die punten aan te pakken? Ik heb er ook een schriftelijke vraag over gesteld, maar ik denk dat het goed is dat u nu toch al in algemene lijnen aangeeft wat de stappen zijn.

De kostprijs van het vervoer – zowel personen-, het vrachtwagen- als het openbaar vervoer – is ook belangrijk in de discussie. Ik vond het ook een belangrijke opmerking dat er moet

worden geïnvesteerd in het openbaar vervoer, maar dan in gebieden waar het echt een meerwaarde is ten opzichte van het personenvervoer. Het is belangrijk om het openbaar vervoer kwalitatief uit te bouwen en dat te doen op plaatsen waar het echt nodig is. De boodschap was ook dat de burger bereid is om er een prijs voor te betalen. Op dit moment zijn we er over aan het nadenken, maar die boodschap moet zeker worden meegenomen.

Het laatste element is het element van de vervlechting. De heer Penris heeft gezegd dat de vervlechting met het openbaar vervoer voor wat congestie betreft, een probleem is. Er werd ook aangehaald dat er problemen zijn met de vervlechting van het fietsverkeer. In Nederland is er een apart, onafhankelijk netwerk van fietspaden. In Vlaanderen is er dat niet. Ik zou de discussie willen openen over hoe we dat in de toekomst kunnen invullen. Er is de discussie over trage wegen die stilaan op gang komt. Minister, ziet u mogelijkheden voor de toekomst om daar ook het fietsverkeer op te enten? Vindt u het inderdaad een probleem dat we de vervlechting van het fietsverkeer met het gewone verkeer zo hebben ingevuld?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, ik wou even ingaan op het aardgasvervoer. Uit de studie blijkt dat het een beetje de vergeten technologie is als het om schone voertuigtechnologie gaat. Zoals de collega's al hebben gezegd, heeft De Lijn tot nu toe ingezet op de waterstofbus die door Van Hool met steun van het Agentschap voor Innovatie door Wetenschap en Technologie (IWT) is ontwikkeld, en op de hybride bussen. De MIVB gebruikt wel aardgas in haar bussen, maar De Lijn nog niet. Minister, zijn er plannen om ook bij De Lijn in te zetten op aardgas? Kunnen er binnen de Vlaamse Regering andere flankerende maatregelen worden genomen om aardgas te doen doorbreken? Ik denk dan aan de hervorming van de belasting op inverkeerstelling (BIV). Het kan een stimulans inhouden voor de aanschaf van aardgaswagens. We moeten ook de 'kip-en-ei-situatie' doorbreken, omdat door het ontbreken van aardgasvulstations mensen geen aardgaswagens aankopen. Zolang er natuurlijk geen aardgaswagens worden gekocht, investeren bedrijven ook niet in aardgasvulstations. Ik denk dat Colruyt een eerste stap heeft gezet om die vicieuze cirkel te doorbreken door in haar DATS-tankstations aardgas aan te bieden. Misschien kan de Vlaamse overheid een stapje verder gaan door in de sectorale milieuvergunningvoorwaarden voor aardgasstations, de grotere stations langs de autosnelweg te verplichten om ook aardgas aan te bieden. Men zou dat perfect in VLAREM-verplichtingen kunnen opleggen, zodat we een gebiedsdekkend netwerk van aardgasvulstations krijgen. Minister, hoe kijkt u tegen die suggesties aan?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, het valt op dat er de laatste tijd veel wordt geschreven over mobiliteit. Het aanbod creëert misschien de vraag en omgekeerd. Het is alleszins heel interessant.

We weten allemaal, meerderheid en oppositie, dat de grote werken voor de missing links tijd zullen vergen. Intussen kan men echter wel het een en ander realiseren. Ik wil de term 'quick wins' niet meer gebruiken, want het is intussen ook al een cliché geworden. Maar er zijn een aantal 'gemakkelijkere' dingen mogelijk zoals het herschilderen van wegvakken of rijstroken. Er is het verhaal van de groene golf, dat heel belangrijk is om mee te nemen.

Minister, we hadden een vraag over de studie voorbereid, maar vanwege de hoorzitting hebben we ze niet ingediend. Wat vindt u van die studie? Wat staat u daarin aan en wat niet? De heer Penris heeft ze als het ware 'geviviseceerd' en heeft elk onderdeel aangesneden. Ik ga ze niet overlopen omdat het al gebeurd is. Minister, ziet u dingen zitten of ziet u dingen ook absoluut niet zitten?

Ik heb u ook vragen gesteld over het voertuigenpark van De Lijn en over bussen op aardgas. Het blijkt dat er vandaag geen enkele is. Er is intussen wel een voertuigenpark dat in Vlaanderen zijn gelijke niet heeft. Ook op het vlak van de vergroening van de huisvesting bij De Lijn moet trouwens nog veel werk gebeuren. Minister, dat is goed voor u want anders had

u ook geen werk meer. Er is destijds overgeschakeld op hybride bussen, maar dat is allemaal stilgevallen. Er is nu de opening naar aardgas, maar ook daar is nog niets rond gebeurd. Het is tijd om een flinke tand bij te steken. Er is heel wat mogelijk. De techniek en het onderzoek staan niet stil. Er zijn zeker toepassingsmogelijkheden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik verbaas mij erover hoeveel collega's van uw CD&V-fractie vandaag nogal zenuwachtig rondlopen over uw toekomstige Mobiliteitsplan Vlaanderen. Ik heb drie keer dezelfde vraag gehoord over dat plan. Zij zijn blijkbaar heel benieuwd of onderdelen van deze studie in het Mobiliteitsplan Vlaanderen opgenomen zullen worden. Ik ben benieuwd naar uw antwoord.

Ik ben blij dat na de hoorzitting van gisteren heel veel collega's bereid zijn om compressed natural gas (CNG) meer te introduceren, en dan vooral bij De Lijn. Mevrouw Brouwers zegt dat het nog niet op punt staat bij het openbaar vervoer. Het is inderdaad niet aanwezig bij het openbaar vervoer in Vlaanderen, maar in Nederland rijden de bussen bijvoorbeeld wel op CNG. De technologie is aanwezig in Vlaanderen. Van Hool kan die bussen perfect bouwen. Waarom zouden wij die CNG-bussen leveren aan het buitenland en ze zelf niet gebruiken?

Minister, op welke manier zult u met De Lijn in overleg gaan om die CNG-bussen meer te introduceren? Ik lees op de webstek van De Lijn dat ze iemand hebben aangeworven die sinds een paar jaar specifiek werk levert om meer milieuvriendelijke bussen te laten rijden. Waarom is het CNG-verhaal dan nooit meegenomen? Ik vind dat onbegrijpelijk. U zou dit bovendien niet enkel bij De Lijn kunnen introduceren, maar bijvoorbeeld ook bij het wagenpark van de Vlaamse Gemeenschap. De overheid zou in dezen dan het goede voorbeeld kunnen geven.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, deze studie overstijgt inderdaad uw bevoegdheid. Dat is duidelijk. Mijn vraag is dan ook hoe ze verder behandeld zal worden door de hele Vlaamse Regering. Zult u de studie overmaken aan uw collega's, of hebt u dat al gedaan? Er zit een stuk Leefmilieu in, waarvoor minister Schauvliege verantwoordelijk is, er zit een stuk Innovatie in voor minister Lieten, er zit een stuk Ruimtelijke Ordening in voor minister Muyters. Op welke wijze zult u verder omgaan met deze studie, samen met uw collega's in de Vlaamse Regering?

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

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er zijn heel veel vragen gesteld. Ik voel mij zoals bij de bespreking van een beleidsnota of beleidsbrief, omdat de vragen vrij breed gaan. Ik zal dan ook de tijd nemen voor mijn antwoord, maar ik ga niet mijn hele beleidsnota herwerken omdat de K.U.Leuven een studie heeft gedaan.

Ik vind de studie persoonlijk interessant. Ik apprecieer ook enorm dat er denktanks zijn die zich specifiek over mobiliteit buigen. Ik apprecieer ook dat men eens focust op het personenvervoer. Ik heb zelf een Steunpunt Goederenstromen, dat zich sterk richt op het goederenvervoer as such, maar het personenvervoer eens apart bekijken, dat gebeurt minder. Ik vind dit dus een heel interessante insteek, die overigens ook op het juiste moment komt. We zijn nu bezig met een nieuw mobiliteitsplan. Het informatieve gedeelte wordt afgewerkt, het grote debat volgt nog. Die studie kan dus perfect meegenomen worden in het debat over hoe we met het personenvervoer omgaan.

Mijnheer Roegiers, ik zal de studie niet agenderen op de ministerraad van de Vlaamse Regering. Als ik dat zou doen voor de denktank van de K.U.Leuven, zou ik dat ook moeten doen voor elke andere studie rond personenmobiliteit. Je kunt de studie trouwens gewoon downloaden van de website. Het lijkt mij nuttig om ze, samen met een aantal andere

interessante elementen, mee onder de aandacht te brengen, maar ik ga ze niet overmaken aan de andere bevoegde ministers. Ik heb de studie niet besteld. Ze is er autonoom gekomen. Die mensen hebben hier een forum gekregen. Wij kunnen daar perfect een aantal zaken uit halen.

Ik ben dus blij met de studie. We zijn uiteraard zelf ook al bezig met een aantal zaken. Ik zal dat straks verder verduidelijken. Toen die studie uitkwam, zat ik trouwens net op een denkdag van Vlaanderen in Actie. Ik moest net spreken toen men mij daar wegriep. Ik heb nog nooit zo snel gebabbeld tegen een journalist, maar het was toch nog vrij fatsoenlijk wat ik de volgende dag in de krant las. Maar goed, studies vallen soms uit de lucht, en je moet dan ook direct kunnen reageren.

Ik kom nu tot de studie zelf. Laten we beginnen met het wegennet. Er wordt gezegd dat we ons wegennet eens moeten doorlichten. Ik vond dat een interessante vaststelling. U weet, collega's, dat de basis van ons wegennet en de categorisering ervan in het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen zitten. De wegen zijn ingedeeld volgens hun gewenste functie. Dat is dan gekoppeld aan een aantal inrichtingseisen. Die categorisering heeft in een vorige legislatuur tot de vaststelling geleid dat er in Vlaanderen een aantal missing links zijn. Die ontbrekende stukken zijn vastgelegd. De regering heeft er een aantal prioritair geselecteerd. Die proberen we nu uit te voeren. Dat vindt zijn basis dus niet in mobiliteit, maar komt uit het algemene kader.

Het Mobiliteitsplan Vlaanderen dat nu in opmaak is, zal dat wegennet analyseren. Dat is een van de opdrachten. Het zal het netwerk, binnen de beleidsrichtingen, ook aanpassen aan de huidige ruimtelijke context. U weet dat er een discussie gaande is over de R11, of de categorisering correct is in het kader van het streefdoel. Die oefeningen gebeuren.

Ook het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen (RSV) zal opnieuw worden vastgelegd op basis van het nieuwe beleidsplan Ruimte van de Vlaamse Regering. Ik vind het terecht dat Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit goed moeten samenwerken. Ik vind het ook terecht dat de schotten die in het kader van beter bestuurlijk beleid geplaatst werden, op bepaalde vlakken zoals leefmilieu weg moeten. Ik begrijp de kritiek in zekere mate, maar we moeten ervoor zorgen dat die samenwerking vrij naadloos verloopt.

Er is dus heel wat op til: het RSV, beleidsplan Ruimte, en het nieuwe mobiliteitsplan.

Hoe zit het met de expertise binnen mijn eigen diensten? Het is goed dat een aantal professoren een toelichting hebben gegeven. Volgens sommigen was die toelichting vrij theoretisch. Ik wil u ook wat uitleg geven over de ontwikkelingen binnen mijn eigen beleidsdomein. Zoals u vast wel weet, ondersteunt het Verkeerscentrum mijn beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken vanuit de Vlaamse overheid met kwaliteitsvolle en wetenschappelijk onderbouwde studies en adviezen over verkeer en mobiliteit. De status van dat Verkeerscentrum is op tien jaar tijd enorm veranderd. We zijn nog niet waar we moeten zijn, maar we hebben wel al het kader. We weten waar we naartoe willen met ons dynamisch mobiliteitsbeleid, maar we moeten natuurlijk nog een aantal stappen zetten.

Ik geef twee voorbeelden. Men heeft een kenniscentrum uitgebouwd waarin een pak expertise zit die ter beschikking wordt gesteld van al wie dat wil. Maar eerst moeten we natuurlijk weten – de professoren hebben dat ook gezegd – welk verkeer er passeert. Als je niet weet hoe het verkeer beweegt, tast je eigenlijk in het ijl. Ik heb een tijdje geleden het allereerste indicatorenrapport voorgesteld. Het is nog niet helemaal dekkend voor Vlaanderen. Vooral voor West-Vlaanderen ontbreekt er hier en daar nog een snelweg. Tegen eind volgend jaar moeten we elke dag van de week een perfect zicht hebben op de verkeersstromen op onze snelwegen. We bouwen daartoe lussen in en kunnen dat ook met camera's doen. Het moet gebiedsdekkend zijn voor alle snelwegen. Na de snelwegen zullen de secundaire wegen volgen. We moeten dat stap voor stap doen. We moeten eerst de doorstroming op de grote assen in kaart brengen. Dit mooie rapport komt er dankzij het Verkeerscentrum en de investeringen die we daar gedaan hebben.

De theorie moet inderdaad worden omgezet in de praktijk. Wat betekent dit dus concreet? In Vlaanderen moeten we 193 op- en afrittencomplexen, 23 knooppunten tussen snelwegen en 19 parkings uitrusten met detectielussen die effectief per rijstrook om de zoveel meter vastleggen hoeveel verkeer er passeert. Dit moet natuurlijk niet om de 100 meter gebeuren. Tussen een op- en afrit kan er niemand van de snelweg af, dus volstaat het als je dat doet bij parkings en op alle plaatsen waar je een gewijzigd verkeersbeeld kunt krijgen. Eind volgend jaar zal dat volledig voltooid zijn. We zijn dus bezig met de professionalisering.

Doordat we over deze informatie beschikken, kunnen we objectiveren. We hoeven dus niet meer te simuleren, maar kunnen meteen zien wat er op het terrein gebeurt. Het Verkeerscentrum heeft nu ook verkeersmodellen waarmee de effecten van mogelijke oplossingsmaatregelen kunnen worden ingeschat. Dat vind ik heel belangrijk. We passen dit nu toe op een aantal grote projecten, zoals de ring rond Brussel of de Oosterweelverbinding. We kunnen alle mogelijke ontwikkelingen in het model stoppen, bijvoorbeeld bedrijven die er wellicht bij zullen komen en het aantal werknemers, met de impact op de verkeersstroom. Het is heel belangrijk dat je hiervoor verkeersmodellen kunt gebruiken die de mogelijke effecten berekenen, want het is niet mogelijk om die effecten zelf in te schatten. Dat is het volwassen worden van het beleid.

Dat is niet alleen zo voor grote projecten, maar voor verschillende niveaus. Naast de ring rond Brussel en het hele Oosterweeldossier, hebben we dit ook gedaan voor de Tactische Studie over de E313. Zo kun je uitzoeken hoe die files zich opbouwen. Zo kun je bijvoorbeeld zien dat de structurele congestie in de ochtendspits op de E313 het gevolg is van een samenspel van knelpunten, niet enkel op de E313 zelf, ter hoogte van Ranst en Wommelgem, maar ook op de Antwerpse binnenring. Je kunt dus perfect detecteren waar het knelpunt zit en waar we moeten ingrijpen. We doen op dit ogenblik een identiek onderzoek op de E40 Brussel-Luik en de E314 Lummen-Leuven. Dat betekent dat we het op een hoger niveau kunnen tillen en de knelpunten in een ruimere context kunnen bekijken.

Dankzij die modellen kun je de lokale knelpunten in de doorstroming aanpakken. Het Verkeerscentrum is nu bijvoorbeeld aan het uitzoeken wanneer het verkeer begint te weven. Een van de knelpunten is dat men vaak veel te vroeg of in een aantal gevallen veel te laat begint te weven. Men probeert dus uit te zoeken hoe een betere doorstroming mogelijk is.

Heel interessant is ook dat men typeverkeerssituaties probeert te ontwerpen. Zo weet je bij het aanleggen van een nieuwe weg hoe de verkeersafwikkeling bij een bepaalde situatie zal verlopen. Dat is dus weer een dynamisch model dat wordt ontwikkeld en waarin we proberen het mobiliteitsbeleid volwassen te maken.

Niet onbelangrijk voor lokale bestuurders is dat het ook de bedoeling is om de expertise van ons Verkeerscentrum op termijn ter beschikking te stellen bij de opmaak van lokale mobiliteitsplannen.

Aan wie mij zegt dat we te weinig dynamisch bezig zijn, geef ik het voorbeeld van het Verkeerscentrum: daar zit mijn kennis- en expertisecentrum, naast de steun van de universiteiten en de afdeling Openbare Werken en De Lijn. Het Verkeerscentrum moet het zenuwcentrum worden dat in de toekomst de mobiliteit geïntegreerd zal bekijken.

De heer de Kort vraagt of ik in de discussie over het nieuwe mobiliteitsplan wel open genoeg zal zijn voor de studie van het Metaforum. Ik zeg nu juist dat we de sprong moeten maken. Dat is een theoretische sprong. Dat kan niet anders. Als je sprongen maakt naar 2020, 2030, 2040, dan is dat een theoretische oefening waarbij we duidelijke keuzes moeten maken: hoe zullen we in de toekomst onze weginrichtingen aanpakken, moet daarin worden bijgestuurd? Ik herhaal nog eens mijn aanbod om hier ook het informatieve gedeelte te laten toelichten in deze commissie. Als ik het mij goed herinner, hebt u zelf al beslist dat u liever hebt dat dit gebeurt nadat alle adviezen binnen zijn. Ik begrijp dat omdat dat nuttige mosterd oplevert. Voor mij mag het er ook voor, het is mij gelijk. Voor mij is het een debat zonder taboes en

heilige huisjes. Ik heb niet echt heilige huisjes. Maar we kunnen in Vlaanderen ook niet alles afbreken en van nul herbeginnen. We moeten uitgaan van de bestaande ruimtelijke context. Het is goed dat we het debat hier na de adviezen voeren, maar dan wel voordat alles wordt behandeld door de Vlaamse Regering.

Ik denk dat ik u de appreciatie heb meegegeven. Dat voedt de discussie. De heer Keulen merkte terecht op dat er heel wat gaande is met betrekking tot hoe je de mobiliteit moet aanpakken. Misschien heeft dat te maken met het mobiliteitsplan dat wordt opgemaakt. Ik vind dat zeer goed, en ook dat nu ook de personenmobiliteit in de kijker komt te staan. Daar is er iets minder expertise aanwezig dan met betrekking tot het vrachtverkeer.

Net zoals het Metaforum wil ik een nuance leggen, een kritische aftoetsing maken: zij zeggen dat onze studie focust op economische aspecten en minder op verkeersveiligheid. Ik zie dat als een handicap. Het is heel belangrijk dat een toekomstig mobiliteitsbeleid, zoals het ook in mijn beleidsbrieven staat, gebaseerd is op vijf pijlers. Het eerste is de bereikbaarheid. Dat komt heel sterk tot uiting in wat Metaforum doet: hoe maak je alles vlotter en beter bereikbaar? Dat is niet een louter economische kwestie. Het tweede is toegankelijkheid, het derde verkeersveiligheid, het vierde leefbaarheid, het vijfde milieu- en natuurvriendelijkheid.

Ik ga even in op de tien geschetste uitdagingen.

Ik vind het goed dat het debat over de ontmoediging van dieselwagens wordt gevoerd. De Vlaamse Regering wil de verkeersfiscaliteit geïntegreerd aanpakken en wijzigen. Milieukeurmerken moeten bij de taxatie van motorvoertuigen een centrale rol spelen. Ik denk dat iedereen het erover eens is dat de tijd rijp is om de huidige BIV (belasting op inverkeerstelling), die gebaseerd is op een vermogen, te veranderen en dat er andere parameters worden ingevoerd. Maar het debat moet onafhankelijk van de technologie worden gevoerd. Elke technologie moet kansen krijgen. Je moet nu niet zeggen dat alle diesels sowieso moeten verdwijnen: je weet niet hoe de techniek zal veranderen. Euronormering kan een goede basis zijn, bijvoorbeeld met betrekking tot de CO₂-uitstoot. Er moet hier een mix van maatregelen komen. De overname van de dienst van de verkeersbelastingen is een feit. De hervorming van de BIV prijkt bovenaan de fiscale agenda. Dat is niet mijn exclusieve bevoegdheid. Ook mijn collega's Schauvliege en Muylers zijn daar druk mee bezig. Het zal de regering zijn die alles zal moeten goedkeuren.

Het tweede streefdoel is om op termijn een aantal externe kosten te internaliseren. Anderzijds vraagt de sector zelf om dat zo transparant mogelijk te houden, zodat iemand die een auto wil kopen niet eerst een cursus van 20 uren moet volgen om te weten welke taksen hij zal moeten betalen.

Ik vind de passage interessant waarin wordt gesteld dat de subsidie die wordt gegeven aan energiezuinige wagens, toch wel groot is. Dat klopt gedeeltelijk. Anderzijds heb ik vastgesteld dat als je een ondersteuning geeft, de aandacht van de sector onmiddellijk daarop gefocust is en dat dit misschien ook wel een hefboom is om technologische ontwikkelingen te versnellen. Ik durf dus niet zomaar te zeggen dat dit een foute keuze is.

Ik weet niet of in het debat hier de richtlijn inzake hernieuwbare energie aan bod is gekomen die aan de Europese lidstaten oplegt om tegen 2020 een aandeel van 20 procent energie uit hernieuwbare bronnen te halen, en in het bijzonder een aandeel van 10 procent hernieuwbare energie in de vervoersector. Dan gaat het om biobrandstoffen, waterstof, groene stroom, aardgas. De marges zijn niet zo groot om die doelstellingen op relatief korte termijn te halen. Sensibilisering is dus van belang. Ondersteuning kan daar een nuttige hefboom zijn.

Over openbaar vervoer worden heel veel vragen gesteld. Ik verwijs naar de discussie in het kader van de beheersovereenkomst 2011-2015 met De Lijn. Het debat is hier gevoerd op 13 januari 2011. U hebt allemaal een punt als u zegt dat De Lijn een voortrekkersrol moet spelen als het gaat over nieuwe manieren om te rijden. Ik maak een nuance: dat betekent ook

ecodriving. Zeer veel aandacht moet gaan naar het besparen van brandstof. Men moet proberen een pionier te zijn in het gebruiken van andere brandstoffen.

Mevrouw Smaers heeft daar al een pak vragen over gesteld. Er is een experiment geweest met vijf aardgasbussen. Toen bleek die piste niet geloofwaardig. Men zegt dat er in de beheersovereenkomst niets staat over aardgas. Ik kan u wel melden dat bij de nieuwe aanbesteding die is uitgeschreven voor een lot voor 459 bussen, De Lijn de verschillende mogelijkheden, gaande van diesel, hybride tot CNG-aardgas (Compressed Natural Gas), allemaal in overweging neemt. Het is dus niet zo dat men focust op één technologie, men neemt ze allemaal in overweging en men gaat dan de afweging maken.

Ik ben sinds anderhalf jaar bevoegd voor De Lijn. De nieuwe beheersovereenkomst focust duidelijk op de noodzaak om een voortrekkersrol te spelen in nieuwe technologieën. Is dat in het verleden voldoende gebeurd? Er zijn wel experimenten geweest, maar om nu te zeggen dat men dat in het verleden te weinig heeft aangepakt? Ik stel vast dat de technologie op dit ogenblik enorm aan het evolueren is. De Lijn heeft ook een opdracht om efficiënt te werken en te gaan besparen. We moeten altijd een balans proberen te vinden tussen het pionier zijn en besparen. De nieuwe technologieën worden in elk geval in het nieuwe lot in rekening genomen.

Een derde belangrijk punt is het aanpassen en de kleine optimalisaties van kruispunten of structurele snelwegpunten. Mevrouw Jans, toen ik dat zag, heb ik gezegd: we zijn daar verdorie mee bezig! Waarom was ik op dat moment een beetje gefrustreerd, wat me zelden overkomt? Professor Tampère heeft juist een opdracht van mij gekregen om in het kader van het groenegolfteam Vlaanderen de verkeersafwikkeling van tien kruispunten te bestuderen. Hij wordt daar ook voor betaald. Uit zijn onderzoek wordt geconcludeerd dat er inderdaad ruimte voor verbetering is, waarna er is beslist om uit de theoretische simulatie van die tien cases, toch al een kruispunt te kiezen om die methodiek in de praktijk toe te passen. Dat gebeurt op een 'veelbelovend' kruispunt in Dendermonde waarvoor een bijakte aan de overeenkomst met de K.U.Leuven is gehecht.

Ik heb een beetje last met het feit dat je een opdracht krijgt om iets te doen, we onderzoeken het en men zegt dan: uw mensen willen niet mee. Dat is niet juist. Het is wel een feit dat de omwenteling in de hoofden binnen mijn eigen administratie enorm is. We komen uit een heel andere tijd. Ik weet niet of er onder u mensen zijn meegegaan met het bezoek aan de dienst van de rode lichten. Een kruispunt met rode lichten werd met de meetlat getekend. Die cultuur omschakelen is niet zo evident. De tijd gaat snel.

Ik was op dat moment een beetje gefrustreerd. Ik begrijp dat iemand zegt: als ik met de ambtenaren spreek, zijn die niet allemaal even happig. We gaan er wel mee door. Er zijn ondertussen 300 kruispunten geselecteerd. Er zijn 1800 kruispunten in Vlaanderen. We hebben gekeken naar de kruispunten waar we winsten kunnen boeken.

Wat voor mij van belang is, en waar we in het verleden te weinig aandacht voor hebben gehad, is dat, als we een verkeersbeleid willen voeren, we dat geïntegreerd moeten doen. Het is verschrikkelijk moeilijk om alle wensen met elkaar te verzoenen. Ik geef een voorbeeld. Men zegt dat we een groene golf moeten creëren. Dat betekent dat als je 70 kilometer per uur rijdt op een grote baan met allemaal lichten achter elkaar en je hebt groen bij het eerste licht, je op alle volgende lichten groen moet hebben. Dat is een zeer mooi uitgangspunt. Daarnaast moet het openbaar vervoer sneller kunnen doorstromen. Dat betekent dat men op ondergeschikte assen de lichten moet kunnen beïnvloeden met een 'bakske'. Nog iets anders is een licht dat altijd groen is, en als er iemand komt uit een ondergeschikte weg, moet dat licht op rood springen. Je moet die dingen eens proberen te verzoenen. Het licht mag maar op rood springen als er een voertuig komt van een ondergeschikte weg met een groene golf. Dat zijn zaken die conflicteren. Je moet dat dus intelligent aanpakken.

Ik motiveer waarom we 300 kruispunten aanpakken. Op belangrijke assen gaan we door een groene golf belangrijke winsten boeken. Moet je dan stoppen met het systeem van een licht dat altijd op groen staat, behalve als er een voertuig van een ondergeschikte weg komt? Neen, de prioriteit is de groene golf. Op andere kruispunten is die schakeling minder belangrijk omdat de doorstromingsfunctie van die weg minder belangrijk is. Daar kun je dus tot een systeem komen van altijd groen, omdat het niet moet worden geschakeld met iets anders.

Waarom wisten we dat tien jaar geleden nog niet? Het was er toen nog niet. Maar nu zeggen dat we er niet mee bezig zijn en dat de mensen van de administratie dat niet zien zitten, is te kort door de bocht. Dat is niet waar. Ik zou u dat graag bewijzen deze legislatuur. The proof of the pudding is in the eating.

Wat de proefprojecten betreft, hebt u waarschijnlijk al een en ander gehoord. Ik geef nog even het overzicht. Op de Tiensesteenweg in Leuven is er een algemene doorstromingsverbetering van 10 procent. Dat is niet mis. Bij het proefproject op de N1 Antwerpen-Berchem zijn de simulaties, de theoretische concepten afgerond. Het werd positief geëvalueerd. We proberen nu een raming te maken om dat effectief uit te voeren. Zoals al is gezegd, wordt Dendermonde heringericht. Dat debat zal hier nog uitgebreid gevoerd worden.

Ik weet niet in hoeverre dat hier aan bod is gekomen, maar we hebben ook de uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement in de Vlaamse Ruit. U moet maar eens de budgetten vergelijken met die van vijf jaar geleden. Dit jaar wordt daarvoor 30 miljoen euro uitgetrokken. Ik kan alleen maar vergelijken met 2007. Toen was dat een fractie daarvan. We hebben nog veel miljoenen euro nodig, maar de budgetten stijgen.

Vooraleer u me daar straks over aanpakt, ga ik even in op de dynamische boodschappen. Wat dat betreft, moeten we wat slimmer worden. Ik erger me ook als ik op de E40 in de file sta en op een bord lees dat op E17 500 mensen zijn bekeurd. Die boodschap heb ik op dat moment niet nodig. Ik wil weten waarom ik in de file sta. Men is daarmee bezig. De knowhow wordt opgebouwd. Als ik op de E40 in de file sta en op het bord staat in grote letters dat er een file is, dan is dat geen nieuws. Daarvoor heb ik dat bord niet nodig. Ik erken dat er nog stappen gezet moeten worden. Als ik op de E40 echter zie dat me wordt aangeraden Antwerpen te vermijden en te rijden via Brussel, dan is dat schitterend omdat ik dan in Gent al de juiste keuze kan maken. Soms is het zeer goed. Op sommige dagen is het echter nog niet helemaal wat het moet zijn. Ik probeer u alleen maar te overtuigen dat er een samenwerking is om stappen voorwaarts te zetten op dat vlak.

Ik wil hier ook nog eens onderstrepen dat De Lijn in het verleden ook miljoenen euro heeft geïnvesteerd om de doorstroming te verbeteren. Voor mij is de kusttram een geslaagd voorbeeld. Daar zijn al bakjes in de tram. De tram heeft prioriteit. Maar ook daar moeten knelpunten worden opgelost. Soms volgen die trams heel dicht op elkaar. Die hebben allemaal van die bakjes. En dan staan de auto's daar een kwartier te wachten. We moeten proberen een evenwicht te vinden. Ik ben een grote fan van de kusttram. De doorstroming loopt daar goed. De kusttram heeft daar prioriteit op de groene golf. Die afwegingen maken we op dit moment.

Een goed gebruik van het wegennet vergt het bijsturen van de gebruikers. Dan volgt het bijzonder interessante debat, dat ook op het personenmobiliteitsvlak wordt gevoerd. Het gaat over selectief beprijzen, rekeningrijden voor auto's, de fijn geregelde tolheffing. Het is goed dat het onderzoek daarnaar gebeurt. De Vlaamse Regering heeft op dat vlak een andere optie genomen. Een kilometerheffing voor de vrachtwagens en niet voor de auto's is misschien het wensbeeld voor de late toekomst. Misschien is het goed, zoals we het nu doen, dat proefproject voor auto's uit te voeren en na te gaan wat de effecten zijn. Zoals u weet, dienen wagens voor het beroepsgebruik en particulier gebruik. Het proefproject wordt ook uitgevoerd, namelijk in Leuven.

Metaforum stelt dat het wegennet niet goed is ingericht. Daarbij wordt dan gekeken naar het verleden. Ze wijst dan op de rijstroken die gesupprimeerd werden, waardoor het verkeer ongelooflijk vertraagd wordt. Als de snelweg het alternatief is, kiest iedereen daarvoor. Dat klopt voor een deel. Maar er moet ook rekening worden gehouden met de ruimtelijke context in Vlaanderen. Ik denk dan in mijn omgeving aan de baan Torhout-Brugge. Vroeger was dat een drievaksbaan. Men kon inhalen. Nu zijn er twee rijstroken. Groot alarm bij veel mensen, want ze konden niet meer inhalen. De verkeersveiligheid op die as is wel ongelooflijk toegenomen. Men heeft een keuze gemaakt in functie van de verkeersveiligheid.

Men denkt misschien dat Vlaanderen heel wat snelwegen heeft. Eigenlijk klopt dat niet. In gelijkaardige regio's, in Nederland of Duitsland, zijn er qua capaciteit twee of drie keer meer snelwegen. Dat betekent dat er bij ons sowieso een deel van het verkeer door die ondergeschikte wegen moet worden verwerkt. Ondergeschikte wegen die niet door kernen gaan, zijn bijna niet te vinden. Als ze door de kern gaan, is er het probleem van de verkeersveiligheid.

Het snijpunt tussen economie en verkeersveiligheid ligt nog moeilijk. Het is goed dat het debat gevoerd wordt. Wat die mensen schrijven, lijkt me zeer nuttig. Het is nuttig om die punten op te nemen als er een project is voor een kilometerheffing voor auto's. De theoretische oefening is belangrijk. Het is ook moedig dat ze gebeurt, dat iemand erover nadenkt.

Ik wil nog een randbemerking maken over die congestie, die werkt met spitsheffingen die afhankelijk zijn van het uur. Voor mij rijst dan de vraag naar transparantie. Als men het vervoer duurder wilt maken, willen mensen ook weten wat dat zal kosten. Het mag niet zo zijn dat ze iedere dag op de computer moeten zoeken om te weten hoe laat ze kunnen vertrekken. Men moet er op een verstandige manier mee omgaan.

De beprijzing van het openbaar vervoer is ook zeer interessant. Ik verwijs naar de beheersovereenkomst die we hebben afgesloten en naar de oefening die De Lijn op dit ogenblik maakt over de prijselasticiteit. Dat gebeurt onrechtstreeks. De Lijn heeft de opdracht gekregen een oefening te maken in verband met de kostendekkingsgraad. Ze zal sowieso een aantal scenario's in ogenschouw moeten nemen. Omgekeerd wil ik niet de fout maken de elasticiteit te verlagen zonder te onderzoeken wat het effect daarvan zou zijn. Ik wil dat ook in de andere richting niet doen.

De prijs is een belangrijk argument om het openbaar vervoer te nemen. Daarnaast zijn nog veel andere zaken bepalend zoals de kwaliteit, de veiligheid en de doorstroming van het openbaar vervoer. Het is dus een debat met vele kanten.

De ontwerpbeheersovereenkomst van De Lijn bepaalt dat De Lijn haar aanbod vraaggestuurd moet uitbouwen. Daar zijn ook marges en limieten aan. Als de chipkaart wordt ingevoerd in de bussen, krijgen we wat marge, zeker wat de capaciteitsproblemen betreft.

De stadsvernieuwingsprojecten beginnen vruchten af te werpen. Met iets minder dan de helft van de verplaatsingen blijft de auto ook in het grootstedelijke gebied dominant aanwezig. Maar 40 procent van de verplaatsingen – en dat is beter dan elders – gebeurt te voet of met de fiets. Lijnbus, tram en metro scoren met bijna 9 procent van de verplaatsingen beduidend beter dan het algemeen gemiddelde. In het stedelijk gebied verliest de wagen dus terrein ten voordele van alle andere transportmodi. We proberen hier een positieve trend te zetten. Ik vind dat stations een aantrekkingspool moeten zijn. Heel veel steden zijn daarmee bezig. Ook De Lijn en de spoorwegen proberen daar actief aan te werken.

Ik wil het nog hebben over de parkeercapaciteit in de stad en op bedrijventerreinen. Gisteren nog is gezegd dat 's avonds en 's nachts heel veel parkings gesloten zijn en niet benut worden. De vraag is hoe we daar tot oplossingen kunnen komen. Vanuit mijn lokale ervaring heb ik een aantal dossiers meegemaakt waarbij wordt samengewerkt, bijvoorbeeld bij evenementen, maar het gaat dan niet over een grootstad. Bedrijven stellen dan hun parkings

open. Dan stelt zich natuurlijk wel onmiddellijk de vraag naar de veiligheid. Het gesprek daarover kan wel worden gevoerd. Als we de oefening niet maken, kunnen we ook niet weten wat eruit komt.

Mijnheer Penris, wat de ruimtelijke processen betreft, zegt u dat de samenwerking tussen mijn administraties nog niet echt goed loopt. Ik beseft dat dit allemaal nog spontaan kan, maar ik ben het er niet mee eens dat er geen inspanningen worden geleverd. De administraties Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit zitten voor heel veel dossiers samen om te zoeken naar een goede oplossing. We kunnen dezelfde oefening maken met De Lijn en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Een project van De Lijn moet altijd geïntegreerd verlopen met het wegproject daarrond. Voor de doorstroming is dat identiek. Als De Lijn en AWV investeren in doorstroming zonder daar met elkaar over te praten, dan blijft dat conflict bestaan.

Mijnheer Penris, u hebt het over het scheiden van alle verkeer. Dat is mooi, maar u moet de ruimtelijke context in Vlaanderen eens bekijken. Men zegt dat er geen fietspaden langs gewestwegen mogen lopen, en dat er afzonderlijke fietspaden en busbanen moeten komen. Als daarvoor dan honderd huizen moeten verdwijnen, krijgen we wel een ander debat. Theoretisch is het absoluut juist dat we alles best zo veel mogelijk scheiden. In de praktijk blijkt dat echter niet altijd mogelijk, en dan vooral in centra van kleine en middelgrote steden. Op een aantal plaatsen moet het verkeer worden gemengd en moet de snelheid worden beperkt. Als we met nieuwe projecten starten, moeten we daar wel zo veel mogelijk rekening mee houden. De ruimtelijke context geeft ons in sommige gevallen echter weinig ruimte.

Wat het fietsnetwerk betreft, ben ik het er niet mee eens dat fietspaden niet langs gewestwegen zouden mogen lopen. Langs die gewestwegen in Vlaanderen wordt immers ook gewoon, liggen er scholen, is er bedrijfsactiviteit. De ruimtelijke context in Vlaanderen is anders dan die in Nederland. Het is wel goed om te proberen om het functioneel netwerk en het recreatief netwerk in elkaar te laten klikken. Een van de grote doorbraken die we nu bereiken, is wat we willen realiseren langs de jaagpaden. Dat dient niet meer om te jagen maar om boten te laten aanmeren en te fietsen. In een bepaald dossier krijg ik nu echter tegenkanting omdat een verhard jaagpad wielertoeristen zou aantrekken.

In Nederland zijn die functionele en recreatieve fietsroutenetwerken niet geïntegreerd in één netwerk. Er zijn wel veel overlappingsen, en ik kan me voorstellen dat er meer zijn dan bij ons. Bij ons zit de ruimtelijke context totaal anders.

Wat me ook interesseert, is de verantwoorde investeringsplanning. Wie grote investeringen doet, maakt het best een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Dat passen wij nu ook toe op onze dossiers. Dat is vorige week al aan bod gekomen: we moeten eerst een eenduidige systematiek hebben. De MKBA moet op een zelfde manier worden aangepakt, zowel voor een wegen- als een openbaarvervoerproject. Die werkwijze is bijna klaar. Er zijn al MKBA's toegepast op verschillende projecten. Voor mij moeten ze helder zijn. Dan kunnen de cijfers of andere zaken achteraf minder worden aangevochten. We moeten dat wetenschappelijk voldoende onderbouwen.

Ik heb wellicht niet alle vragen beantwoord. Ik heb een eerste reactie gegeven op heel die visietekst zonder heel mijn beleidsnota opnieuw uit de doeken te doen. Ik heb ook mijn appreciatie gegeven: ik heb kritiek gegeven, maar ik apprecieer de tekst ook. Ik ben het niet met alle punten eens, maar er zitten nuttige ideeën in.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik dank u voor uw uitvoerig antwoord, minister. U neemt zulke initiatieven ernstig en beoordeelt ze op een objectieve manier.

Ik volg u, minister, ook wij zijn het niet met alle elementen eens. Onder andere het hele 'beprijzingsverhaal' is veel te theoretisch, te econometrisch, niet concreet genoeg. Waar de

auteurs zeer concreet worden, willen we hen wel volgen. Om u een beetje te helpen zullen we daarover een met redenen omklede motie schrijven.

Ik vind het zeer goed, minister, dat u de autoverkeersstromen aan het meten bent. We hebben van de heer Keulen, toen hij nog minister was, geleerd dat meten weten is. We kunnen dat niet genoeg doen. We moeten niet alleen de automobilititeit meten. De mensen van Metaforum hebben zeer duidelijk aangegeven dat de voetgangersmobiliteit in Vlaanderen onvoldoende gekend is. Het was een boutade van een van de sprekers: de voetganger komt statistisch pas in beeld als hij overreden wordt, en dan nog liefst door een auto. Als een voetganger door een fietser overreden wordt of hij valt, komt dat niet in de statistieken. Hetzelfde geldt voor de fietsers. We moeten de gehele mobiliteit in beeld brengen. Daar moeten we nog extra inspanningen voor doen.

U wilt het debat over de hertekening van het RSV opentrekken. Dat juich ik toe. We zullen daar ten volle aan deelnemen. Ik neem akte van uw nuance dat de administraties van RO en Mobiliteit dan toch niet zo naast elkaar werken als de professoren lieten uitschijnen.

Vorige week hebben we in de commissie Wonen mevrouw Boudry van het Kenniscentrum Vlaamse Steden ontvangen. De heer de Kort was daarbij aanwezig. Zij gaf aan dat er bij de grote stadsvernieuwingsprojecten soms toch wel een en ander misloopt doordat de administraties niet van elkaar willen leren. Ze heeft het voorbeeld van De Lijn genoemd. Dat is een entiteit op zich, die geen rekening houdt met de ontwikkelingsprojecten van lokale overheden of andere instanties. Het is een administratie zoals Verkeer en Waterstaat in Nederland. Het is een bestuur op zich. Wat zij beslissen, zal wel moeten worden uitgevoerd. U zegt zelf dat De Lijn niet altijd overlegt met het AWW. Dat zegt genoeg over de manier waarop onze overheidsdiensten soms niet met elkaar samenwerken. Daar kunnen we uit leren.

Ik ben blij dat u de nota grondig hebt bestudeerd en niet helemaal afschiet. We zijn het natuurlijk niet met alles eens. We hebben er nuttige lering uit kunnen trekken en gaan dat zoals gezegd in een met redenen omklede motie gieten.

De heer Dirk de Kort: Ik dank u zeker en vast voor uw uitgebreide antwoord, minister.

Ik heb met mijn vraagstelling ook willen aangeven dat er heel wat expertise zit bij de Vlaamse Gemeenschap. U hebt dat verduidelijkt met het Verkeerscentrum Vlaanderen.

Ik zou alleen nog van de gelegenheid willen gebruikmaken om te zeggen dat er zich ten opzichte van vroeger een mentaliteitswijziging aan het voltrekken is – ik denk ook aan De Lijn. Dat is nog niet overal in dezelfde mate gebeurd. Men begint te beseffen dat er meer rekening moet worden gehouden met de inbreng van de lokale besturen.

U hebt verwezen naar de commissie Wonen. Er zal zeker nog een verschil bestaan in de mobiliteitsbehoeften van een stad, een randgemeente en een plattelandsgemeente. Ik denk echter dat het goed is om in de toekomst, als het Mobiliteitsplan Vlaanderen is afgerond, een kader aan te geven ten aanzien van de lokale besturen. Zo weten die, als ze een mobiliteitstoets doen, als ze hun mobiliteitsplan willen wijzigen, waar Vlaanderen aan denkt. Dat is uniek. In het verleden is dat eigenlijk te weinig gebeurd. Daardoor was elk lokaal bestuur bezig met zijn eigen mobiliteitsplan, zonder dat dit werd getoetst aan het ruime kader van het Mobiliteitsplan Vlaanderen, ook omdat dit kader gewoonweg ontbrak.

Minister Hilde Crevits: Ik ga nog even in op dat punt van de voetgangers- of fietsersmobiliteit. Dat klopt natuurlijk. We hebben nu echter vrij betrouwbare informatie over het gedrag van voetgangers en zo. Het is niet zo dat er overal lussen zitten in de Vlaamse voetpaden. Het is ook bijna ondoenbaar om daar overal telsystemen te plaatsen. We moeten alleen komen tot efficiëntie bij de herinrichting. Het STOP-principe staat ook in het regeerakkoord. Als we iets herinrichten, mogen we de stappers en de trappers niet vergeten. Dat is bijzonder belangrijk.

Wat de samenwerking tussen de administraties betreft, zal ik hier geen enkele administratie stigmatiseren. Ik stel immers vast dat ze allemaal op hun eigen manier bijzonder gedreven bezig zijn met wat ze doen. Het kan echter zijn dat men zo focust op het heraanleggen van een baan dat, als er dan plots iemand komt aanzetten met de mededeling dat er nog een busbaan tussen moet, die dingen dan beginnen te wringen. Men moet gewoon geïntegreerd samenwerken en daarbij het STOP-principe volgen. We moeten bekijken wat de goede keuze is op de goede plaats: dat is de kunst. Dat is ook deels mijn verantwoordelijkheid, binnen mijn eigen administratie. Vervolgens moeten de vertakkingen worden gemaakt naar Ruimtelijke Ordening, naar Wonen. Dat zijn verschillende bevoegdheden. De starheid waarvan werd gewaagd, spruit niet voort uit luiheid, maar uit de gedrevenheid van het willen realiseren van iets.

Een aantal leden hebben er al duidelijk op gewezen: in de beheersovereenkomst met De Lijn is het klantgericht optreden ten opzichte van de gemeenten een bijzondere aandachtfactor. Ik heb dat ook al in een aantal dossier meegemaakt, met de efficiëntieoefeningen die er zijn gebeurd. Talrijke leden hebben me erop gewezen dat er iets was veranderd en me gevraagd hoe het kwam dat dit zo laat met het gemeentebestuur werd besproken. De oorzaak is vaak het feit dat er sprake is van de provinciale commissies voor verkeersveiligheid en dat het gaat over een schriftelijke procedure. Dan zeg ik: mensen kennen mensen. Bespreek dat even en bekijk hoe dat kan worden opgelost. De heer Kesteloot heeft me, net als zijn provinciaal directeur, al herhaaldelijk gezegd daar werk van te maken. Wat het probleem van Gent betreft, heb ik al gehoord dat men rond de tafel is gaan zitten. Ik voel dus wel dat men begint te beseffen dat men slechts dingen kan realiseren als men het lokaal bestuur mee heeft. Men komt immers altijd op iemands grondgebied. Dat zijn dus terechte aandachtspunten, waarvan we nu verder werk zullen maken.

Mijnheer Penris, u had het over het debat over het RSV. Het beleidsplan Ruimte Vlaanderen komt eraan. Nu zullen we het debat voeren over het mobiliteitsplan. Dat kan hier perfect gebeuren.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, wij kondigen een met redenen omklede motie aan.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en door de heer Keulen werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het parlement zal zich daarover tijdens een volgende plenaire vergadering moeten uitspreken.

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 de afvoermogelijkheden van het Scheldebekken - 1930 (2010-2011)

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Voorzitter, geachte leden, minister, u vergeleek de dramatische overstromingen van begin dit jaar met een overlopende badkuip. Dat was een mooi beeld: bij een teveel aan water stroomt de badkuip over, of die nu groot of klein is. Het is niet alleen een mooi beeld. Het is ook wel een juist beeld. U hebt dus terecht gesteld dat de afvoeropeningen moesten worden vergroot, om toekomstige overstromingen te voorkomen.

Voor het Scheldebekken zijn er vijf afvoermogelijkheden. Vier liggen in Vlaanderen, één ligt in Frankrijk. Een derde van het stroomgebied van de Schelde is in Frankrijk gelegen. De

eerste opening die we aantreffen, is dan die van het Franse canal de Neufossé. Dat kanaal beschikt over een belangrijke afvoercapaciteit naar Dunkerque en Calais. Naast wateroverlast rijst ook het probleem van het watertekort. In de commissie Wateroverlast en Waterbeheer werd dat ook herhaaldelijk gesteld. De commissie werd opgericht naar aanleiding van de overstromingen, maar de problematiek bij een tekort aan water is al even acuut. Het tekort bestaat dan vooral aan het einde van het stroomgebied, in het kanaal Gent-Terneuzen. Bij een tekort aan water kunnen mogelijkveel problemen rijzen. Als de sluisen te weinig water hebben, functioneren ze niet meer. Bovendien kunnen we dan onze verdragsrechtelijke verplichting ten opzichte van Nederland niet nakomen. Dan heb ik over onze garantie aan Nederland dat van Vlaamse zijde minstens 13 kubieke meter per seconde zoet water zal worden geleverd voor het spuien van de sluisen in Terneuzen. Mocht Frankrijk bij een tekort aan water dus debieten tegenhouden om zichzelf en zijn infrastructuur te bedienen – want ook dat land heeft natuurlijk sluisen – door een maximale aftapping richting Dunkerque, Gravelines en Calais, dan kan Vlaanderen op zijn beurt zijn afspraken met Nederland niet nakomen.

De heer Jan Balduck is ondertussen met pensioen. In 1995 was hij echter directeur-ingenieur bij de Administratie Waterwegen en Zeewezen. Toen stelde hij het volgende in het tijdschrift West-Vlaanderen Werkt: “Naast de inspanningen die op eigen grondgebied kunnen worden geleverd, dient er in samenwerking met de bevoegde Franse overheid gezocht naar een vermindering van de aanvoerdebieten, door een zo groot mogelijke rechtstreekse afvoer naar zee, in Frankrijk zelf. De Bovenschelde en (...) de Leie (...) zijn met elkaar en met de haven van Duinkerke verbonden door het Canal à Grand Gabarit Dunkerque-Denain (...). Daardoor is het mogelijk een deel van het debiet van deze rivieren in de richting van de zee af te leiden.” Dat is dus ondertussen zestien jaar geleden. Dat kwam van een toenmalig topambtenaar van de Vlaamse administratie.

Minister, vorig jaar heb ik u hierover een schriftelijke vraag gesteld. Ik vroeg of er inspanningen geleverd werden door de Vlaamse Regering in de richting van Frankrijk om na te gaan in welke mate de afvoerdebieten aan de Frans-Belgische grens vroeger kunnen worden afgeleid als er overtollig water is. Het antwoord luidde: “Er zijn in de beschouwde richting geen initiatieven genomen. Het zo snel mogelijk afvoeren van debieten naar zee is niet conform de drietrapsstrategie bergen-ophouden-afvoeren die in het kader van het integraal waterbeheer wordt gehanteerd.”

Tijdens de vergaderingen van de commissie Waterbeheer en Wateroverlast heb ik zowel de heer Leo Clinckers, gedelegeerd bestuurder van Waterwegen en Zeekanaal, als de heer Jean Pauwels, uitvoerend secretaris van de Internationale Scheldecmissie, ondervraagd over deze problematiek. De heer Leo Clinckers antwoordde hierop het volgende: “U zegt dat een groot deel van het stroomgebied dat wordt afgevoerd via de Leie, de Bovenschelde en de Dender, niet in Vlaanderen is gelegen. Dat is mathematisch een juiste zaak. Tot op heden bestaan daar geen verdragsrechtelijke afspraken over met Frankrijk. Er zijn wel contacten met de Franse collega’s op ambtelijk niveau. Wij voeren met de Franse collega’s een studie over de Seine-Scheldeverbinding. Misschien bestaat er wel een mogelijkheid om daar eens een gesprek over te hebben. Afspraken maken, gebeurt altijd met minstens twee partijen”.

De heer Jean Pauwels stelde voor de vragen voor te leggen aan de werkgroep. “Volgens mij is de werkgroep nog informatie aan het uitwisselen en is de echte discussie over de debieten nog niet gevoerd. U zult aan de minister moeten vragen via de Vlaamse delegatie de kwestie aan te kaarten in de jaarlijkse stuurgroep of de plenaire vergadering. Het eerstvolgende overleg vindt plaats in juni 2011”.

Minister, zult u bij een volgend overleg van de Internationale Scheldecmissie de kwestie op de agenda plaatsen en de vraag stellen in welke mate het Canal de Neufossé bij een overvloed aan water kan worden ingeschakeld om de problemen stroomafwaarts te verminderen? Zult u ook nagaan of Vlaanderen zijn stroomafwaartse verplichtingen ten

opzichte van Nederland – die zijn verdragsrechtelijk vastgelegd en die moeten we dus respecteren – kan laten nakomen door een stroomopwaartse verplichting te creëren bij de stroomopwaartse gebiedsbeheerder, zijnde Frankrijk? De tweede vraag gaat er vooral over dat Frankrijk op de momenten waarop er te weinig water zou zijn, de kraan niet helemaal zou dichtdraaien waardoor wij Nederland geen 30 kubieke meter per seconde meer kunnen garanderen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik onderscheid twee delen in de vraag. Het eerste deel gaat over het operationele. Wat doe je als er een overvloed van water is? Het tweede deel gaat over het strategische. Hoe pak je dat aan in het kader van globale afspraken tussen Vlaanderen en Nederland?

Alvorens deze kwestie op het overleg van de Internationale Scheldecommissie zal worden geagendeerd, zal de Vlaamse waterwegbeheerder Waterwegen en Zeekanaal in bilateraal overleg met de Franse waterbeheerder de door u aangehaalde kwesties opnemen. Er moeten immers door beide waterbeheerders aan beide kanten van de grens operationele afspraken gemaakt worden. Wel kan er nu al worden op gewezen dat de Leie tussen het Canal de Neufossé en de monding van de Deule zeer gevoelig is aan overstromingen. De Franse waterwegbeheerder voert daarom nu reeds het overtollige water af vooral naar het Scheldebekken maar ook via het Canal de Neufossé naar de Aa en de kanalen richting Calais en Duinkerke. Dit zal evenwel tijdens het geplande overleg verder worden besproken. Het enige gevoelige punt is dat als Vlaanderen vragende partij zou zijn om water uit het bekken van Leie en Schelde niet via de natuurlijke weg maar via de kanalen in het noorden van Frankrijk af te voeren, men dan misschien een deelname in de kosten zal vragen, bijvoorbeeld van de bouw voor de nodige stuwen. Het is niet gezegd dat het zo zal zijn.

Waterwegen en Zeekanaal NV zal instaan voor de rapportering aan de Internationale Scheldecommissie van het overleg met Frankrijk, gelet op de taken van deze commissie. De commissie moet ervoor zorgen dat de oeverstaten en -gewesten de uitvoering van hun verplichtingen van de Kaderrichtlijn Water onderling en multilateraal kunnen afstemmen. Zij geeft adviezen en aanbevelingen aan de partijen. Zij stelt een actieprogramma op. Zij versterkt de uitwisseling van informatie en van inzichten over het waterbeleid. Zij moedigt het wetenschappelijk onderzoek aan.

De problematiek die u aanhaalt, is terecht, maar vooraleer die op de commissie te agenderen, geef ik toch het overleg met Frankrijk nog een kans.

In verband met de stroomafwaartse verplichtingen ten opzichte van Nederland, is er op dit moment een waterbalansstudie bezig die opgestart is in 2010 op vraag van de gouverneurs van Oost- en West-Vlaanderen. Er wordt een regionaal model opgemaakt waarbij de waterbeschikbaarheid en de waterbalans in het stroomgebied van de Schelde wordt onderzocht. De studie is belangrijk omdat het hele bekken bekeken wordt. In de tweede helft van 2011 moeten we een output krijgen.

De resultaten van het onderzoek zullen de verdere input opleveren, die W&Z dan kan meenemen in het overleg met de Franse waterbeheerder. Uit het onderzoek zal ook moeten blijken wat de mogelijkheden van het systeem zijn en welke verbeteringen er aangebracht kunnen worden. U kent het verdrag en de bijhorende afspraken, mijnheer van Rouveroi. Elke ingreep die je doet, kan een potentiële impact hebben.

De waterbalansstudie zou half juni klaar zijn. Dat is een van de redenen waarom ik het zo belangrijk vind om de MER helemaal af te werken, omdat we dan een mooi zicht zullen hebben op het geheel. Pas op dat moment kunnen we bekijken op welke manier we dat in verdragsteksten moeten opnemen en of we een vraag in die zin moeten stellen. Laat ons nu eerst dat onderzoek afwerken.

Dat is echter niet de kern van uw vraag. U wilt gewoon dat het heikele punt dat daar stroomopwaarts zit, aangepakt wordt. Dat gebeurt zeker op het terrein. Dat is al in tal van vergaderingen besproken. Het zal wellicht geagendeerd worden op de internationale commissie, maar voorlopig wil ik nog even de tijd nemen. 'It takes two to tango', zoals u zelf zei. Ik volg in dezen Leo Clinckers, die zegt dat we alle mogelijkheden moeten uitputten om het op een spontane manier opgelost te krijgen, voor we het formeel op een hoger niveau tillen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, ik ben blij dat u de redenering onderschrijft en het eens bent met mijn voorstel. Wat betreft de strategie die daaromtrent gevolgd moet worden, heb ik er alle vertrouwen in dat u doet wat u moet doen. Ik gedraag mij wat dat betreft naar uw wijsheid.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van het asfalt in Vlaanderen naar aanleiding van losgekomen verf - 1970 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, de laatste tijd hebben zich jammer genoeg een aantal incidenten voorgedaan waaruit blijkt dat er de voorbije decennia onvoldoende geïnvesteerd werd in de Vlaamse gewestwegen. We weten dat u daar niet verantwoordelijk voor bent, minister, maar het moet toch nog eens gezegd worden. Afgeknakte betonnen verlichtingspalen, de corrosie van verlichtingspalen, de kwaliteit van het asfalt die onvoldoende is om al die weersomstandigheden en het veelvuldige gebruik te trotseren: het stemt tot nadenken.

Onlangs kwam er nog een nieuw probleem aan het licht, weerom op de E19 Antwerpen-Brussel, die wel vervloekt lijkt. Ditmaal gaat het om de witte geverfde stippellijnen op het asfalt die loskomen, waardoor er putten ontstaan die levensgevaarlijk zijn voor de weggebruiker, en in het bijzonder voor de motorrijders.

Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) zou intussen een onderzoek gestart zijn, in samenwerking met collega's uit Wallonië en van de Rijkswaterstaat in Nederland, omdat het probleem zich blijkbaar niet tot Vlaanderen beperkt.

Minister, enkele jaren geleden werd een uitgebreide asfaltproef georganiseerd, meer bepaald in Kontich. Er werden op het rechtse rijvak verschillende soorten asfalt gelegd, om te zien welke de meest kwalitatieve was en de meeste weerstand bood tegen barre weersomstandigheden. Werden die proeven ook onderworpen aan het aanbrengen van verf en de impact daarvan op de kwaliteit van het wegdek?

Werd er nieuwe verf gebruikt voor het aanbrengen van de witte stippellijn op het asfalt van de E19, waardoor het probleem nu ineens zo frequent voorkomt? Waarin verschilt het proces ten aanzien van andere wegenwerken in Vlaanderen? Is het enkel op de E19, of kan men een vergelijking maken? Is het asfalt dat momenteel aangewend wordt bij wegenwerken, bestand tegen strooizout? Het wegdek werd immers ernstig aangetast door veelvuldig strooien.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, dit is inderdaad een pertinent probleem, dat enkele weken geleden onder de aandacht is gekomen. De asfaltproeven waar u naar verwijst, mevrouw Van den Eynde, dateren van april 2006. Er zijn toen ook proefvakken aangelegd op

de E19 Antwerpen-Brussel. Die proeven hadden betrekking op de onderlagen van de asfaltverharding. Ze hadden tot doel het ontwikkelen van de AVS-onderlagen, wat staat voor asfalt met verhoogde stijfheid, met merkbaar betere vermoeiings- en stijfheidskenmerken.

Tijdens die asfaltproeven werd geen onderzoek verricht naar de impact van het aanbrengen van markeringen, omdat die markeringen alleen contact hebben met de toplaag van de asfaltverharding. In januari 2011 is een werkgroep ‘Schade aan het wegdek ter hoogte van de wegmarkeringen’ opgericht door het Opzoekingscentrum voor de Wegenbouw (OCW), met daarin specialisten van ons eigen Agentschap Wegen en Verkeer, van de Service public de Wallonie (SPW) van het Waalse Gewest én van Rijkswaterstaat Nederland, omdat zij allemaal dezelfde problemen hebben.

De werkgroep is opgericht naar aanleiding van het probleem van schade aan het wegdek, dat vaker voorkomt dan we zouden willen. De schade aan het wegdek gaat soms tot 4 centimeter diep. De werkgroep inventariseert en onderzoekt het probleem, dat in de voorbije jaren in heel België gedetecteerd is. Het is dus geen louter Vlaams probleem. De eerste vaststellingen wijzen erop dat het probleem zich enkel voordoet bij thermoplastische markeringen – dus geen verf, maar een soort plastic. Het is echter niet zo dat op alle plaatsen waar thermoplastische verf is aangebracht, die ook loskomt. Dat is maar hier en daar het geval.

Er zijn vijf mogelijke oorzaken. We kunnen nu echter nog niet zeggen welke oorzaak hier precies speelt. Een eerste mogelijke oorzaak is het stukvriezen van de verharding door opsluiting van water onder de markering. Men denkt dat deze oorzaak de meest waarschijnlijke is. De tweede hypothese is het stuktrekken van de verharding door een krimp van de markering. De derde mogelijkheid is de mechanische schade aan de verharding door het walsen. De vierde hypothese is de chemische aantasting van de verharding door oplosmiddelen in de markering. Die hypothese is echter weinig waarschijnlijk, omdat het in dat geval overal zou moeten gebeuren. Een vijfde mogelijkheid is de invloed van de manier waarop het wordt aangebracht. Men vermoedt dat de eerste hypothese wel eens de juiste zou kunnen zijn. De volgende vergadering van de werkgroep is gepland op 30 mei 2011.

Die thermoplastische markering wordt al gebruikt sinds 1998 en is al diverse keren opnieuw gebruikt. Het procedé verschilt niet van andere wegmarkeringen in Vlaanderen. Het probleem doet zich ook effectief voor op andere plaatsen in Vlaanderen, zij het minder uitgesproken, en in vele andere landen. Volgens Denemarken ligt de oorzaak bij een open wegdek, dat de penetratie van water toelaat. Als er dus water in het asfalt kan, zorgt dat voor problemen. Finland relateert het probleem aan temperatuurschommelingen en een verschillende opwarming van de witte markering versus het zwarte wegdek waardoor barsten ontstaan. Door Zweden werden ook een aantal hypothesen vooropgesteld, waaronder het kapotvriezen van de verharding door ingesloten water.

We hopen dus dat we die oorzaak spoedig achterhalen. We staan alvast niet alleen met ons probleem.

Het asfalt is tot op zekere hoogte zeker bestendig tegen strooizout. Men ziet het strooizout niet als een van de mogelijke oorzaken. De algemene winterschade heeft te maken met de vele vorst- en dooicycli tijdens de winterperiode. Als water bevriest, zet het uit. Bij dooi krimpt het water. Zo ontstaan er scheurtjes, die alsmaar groter worden. Zelfs één nacht vrieskou kan ervoor zorgen dat je op bepaalde plaatsen putten hebt. Men heeft mij daar ook van moeten overtuigen. Maar door de vrieskou kunnen kleine scheurtjes op een nacht tijd groot worden. Mevrouw Van den Eynde, het strooizout zelf zou daar geen invloed bij hebben. Maar we komen opnieuw bij hetzelfde verschijnsel: verharding die kapotvriest doordat er water onder die verharding blijft zitten dat ervoor zorgt dat het scheurt.

We kennen de oorzaak dus nog niet. Het heeft alvast niet te maken met een nieuwe manier van werken, want we doen het al heel lang op die manier. Maar waarschijnlijk heeft de vorst van de voorbije jaren daar een zware impact op.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Tijdens de paasvakantie reed ik richting Bergen op Zoom. Net over de grens op de A12 waren er dwars op het wegdek een aantal witte strepen aangebracht. Er stond aangeduid dat dit verftesten waren. Ik dacht dus dat het daar misschien mee te maken had. Ik wilde dit nagaan bij de Rijkswaterstaat, maar daar bleek de juiste persoon niet bereikbaar te zijn. Het is alvast goed dat er samenwerking is. Als het probleem op verschillende plaatsen in Europa voorkomt, is het goed dat we een gezamenlijke oplossing uitwerken.

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 het stilvallen van FAST+ - 1991 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: FAST staat voor Files Aanpakken door Snelle Tussenkoms, waarbij speciale takeldiensten de weg na een aanrijding snel weer vrij moeten maken. Ze zijn contractueel verplicht om dat binnen een kwartier tot hooguit een halfuur te doen. De eerste variant was enkel om de weg vrij te maken van wagens en kreeg een verlengstuk met FAST+, waar het dan gaat over zwaar verkeer van meer dan 3,5 ton.

De contracten van FAST+, voor het verkeer van meer dan 3,5 ton, liepen af midden april waardoor een nieuwe aanbesteding zich opdroeg. Nu blijkt echter dat een aantal zaken fout lopen.

In de provincie Antwerpen is de aanbesteding niet gegund. Slechts één partij deed mee als een consortium en dan moeten alle partijen van het consortium het contract ondertekenen. Dat hebben ze blijkbaar echter niet allemaal gedaan. Het gevolg is dat er geen enkele geldige indiening was.

In Vlaams-Brabant was er al helemaal geen kandidaat meer te vinden om de snelle interventies uit te voeren.

In Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en in Limburg ten slotte, zou het FAST-project voor zwaar verkeer, dus meer dan 3,5 ton, eveneens stilliggen.

Collega's, wat opvalt in dit dossier is dat er heel weinig indieners zijn. Het voordeel hiervan is dat de administratie weinig werk moet steken in de afhandeling van deze dossiers en zich op andere taken kan toespitsen. Het nadeel is dat de dienstverlening er niet komt ofwel waarschijnlijk veel te duur zal zijn omdat er geen concurrentie is.

De weggebruiker dreigt de dupe te worden van het verhaal. Het is in ieder geval duidelijk dat de huidige situatie verre van ideaal is en dat het beter zou zijn indien er meerdere indieners zijn en er dus meer concurrentie is.

We merken dat er in de Vlaamse overheid meerdere administraties kiezen voor zware voorwaarden. Dat heeft tot gevolg dat slechts een paar grote bedrijven of consortiums kunnen meedoen. Dat heeft zijn prijs. Ik vind dit een fundamentele opmerking. Het gaat om een bedrijfscultuur: het organiseren van grote aanbestedingen maakt het overzichtelijk voor de betrokken administratie. Door de schaalgrootte van de aanbesteding heb je minder indieners van een offerte, en daardoor ook minder werk voor de controlerende ambtenaren. Maar je kunt er dan toch vraagtekens bij plaatsen of dat een goede zaak is voor een performant, efficiënt en zuinig bestuur.

Minister, wat is de reden dat er zo weinig indieners zijn? Zijn de voorwaarden te streng? Of is, wat ik denk, het werkgebied te groot? Worden er te veel waarborgen gevraagd? Zijn er andere redenen?

Minister, hoe gaat u ingrijpen, zodat er in de toekomst meer concurrentie kan spelen, waardoor het op financieel en praktisch gebied voordeliger wordt voor de overheid en er dus ook een betere dienstverlening komt voor de weggebruiker met panne?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: We hebben gisteren en een week geleden professor Tampère gehoord over het incidentmanagement in Nederland. Dat is een voorbeeld voor de rest van de wereld. In hoeverre is dat onderzocht, zodat de problemen die wij kennen kunnen worden opgelost?

De heer Keulen heeft het over de FAST+-teams. Als ik het goed voorheb, zou er in oktober 2011 een nieuwe aanbesteding moeten komen voor de gewone FAST-teams en is de kans reëel dat zich daar problemen voordoen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik vind niet dat het FAST-project in Vlaanderen denderend loopt. Ik heb daar geen evaluatie van. Het is gewoon een buikgevoel. Ik sluit mij aan bij mevrouw Lies Jans: er werd gisteren uitdrukkelijk verwezen naar het Nederlandse project. Men zei dat Nederland in dezen gidsland is. Vanuit Canada en Australië gaat men naar Nederland om te kijken hoe het daar werkt.

Ik sluit mij aan bij de vraag van de heer Keulen: kunnen we niet meer leren uit het Nederlandse model, zodat het onze beter werkt? Misschien kunnen we er op die manier voor zorgen dat er meer offertes worden ingediend.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, u weet dat het FAST-project heeft gelopen en dat het goed heeft gewerkt. Nu loopt het contract af. Voor vrachtwagens is het in veel gevallen al afgelopen. Ik neem mijn tijd om de nieuwe aanbesteding te laten plaatsvinden. Ik kan u, als u dat wenst, de details geven over waar wij nu staan met FAST-personenwagens en FAST-camions.

Ik heb aan mijn administratie gevraagd om eens een goede doorlichting te maken. Wat was er goed en wat was er minder goed? Als er op een offerte maar één inschrijving komt, en die is hopeloos te duur, dan moet je onderzoeken hoe je dat moet doen. Er is nog een verschil tussen vrachtwagens en personenwagens. Wat betreft de personenwagens zijn we nog volop met de sector aan het bekijken hoe we goede contracten kunnen maken. Ik denk dat dat goed evolueert. Wat betreft de vrachtwagens zit er een spanning op. Om bij een groot accident een vrachtwagen te takelen, heb je grote machines nodig. Maar als je grote loten maakt, riskeer je dat alle takelaars die dat aankunnen zich verenigen en samen een offerte indienen. Aan de ene kant moet je kleinere subregio's nemen, maar dan riskeer je dat men zegt dat die machines niet rendabel zijn, en als je anderzijds de regio te groot maakt, heb je de kans dat iedereen samenspanst. Die oefening zijn wij nu aan het maken.

Het overleg met de sector loopt. Dat betekent dat we officieel een aantal maanden zonder FAST zitten. Er zijn ondertussen in Antwerpen al een paar grote accidenten gebeurd. De federale politie roept voorlopig via een beurtsysteem op. Het werkt. Er is nog geen minuut verloren gegaan omdat FAST er niet is. Het grote nadeel is dat je niet, zoals bij een duurzaam contract over een zekere periode, op voorhand weet wat de prijs is. Ik wil dus echt dat er een nieuwe FAST komt.

Ik vind de opmerkingen die hier gemaakt zijn, namelijk dat wij ervoor moeten zorgen dat het transparant is en dat er voldoende concurrentie is en dat we lessen moeten trekken uit wat er minder goed gelopen is, belangrijk. Daarom neem ik nu mijn tijd voor overleg. Hopelijk kunnen we zo tot nieuwe en hopelijk goede provinciale contracten komen.

De vraag is ook of je zoiets in elke provincie moet hebben. Antwerpen lijkt mij de evidentie zelf. Vlaams-Brabant eigenlijk ook. In Oost- en West-Vlaanderen was er ook een waarop er

niemand had ingetekend. Het is een zeer gespecialiseerde knowhow. We werken trouwens samen met de federale overheid, die ook veiligheidseisen oplegt. Men zegt niet alleen dat we daar op twintig minuten moeten zijn, maar ook op welke manier dat moet gebeuren.

Er zijn volgens mij genoeg argumenten om FAST te vernieuwen en voort te zetten, maar geef mij nog een paar maanden om ervoor te zorgen dat zeker die bestekken goed bekeken zijn. Waar er maar één was, is het stopgezet en wordt er een nieuw bestek gelanceerd om juist die concurrentie wat meer kansen te geven.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: U krijgt van ons de ruimte, de tijd en het voordeel van de twijfel. De heer Roegiers had het over zijn buikgevoel. Ik ben ook noodgedwongen al 24 jaar expert in files ten oosten van de Zenne. Ik heb niet het gevoel dat het bij accidenten merklijk sneller gaat. Ik heb nog altijd de indruk dat het een halve catastrofe blijft. En dan zwijg ik nog over accidenten waarbij er vrachtwagens betrokken zijn. Ik heb niet het gevoel dat het binnen het kwartier opgelost is. Ik weet ook wel dat dat een cumulatief effect heeft. Ik heb niet het gevoel dat het nu zo ongelooflijk veel sneller gaat in vergelijking met vroeger. Toen belde de oude rijkswacht, die een lijst had, een takelaar op. Ik hoop dat u mij tegenspreekt. Dat is ook mijn buikgevoel. Ik durfde het niet uit te spreken, ik was er ook niet zeker van, maar ik deel wel dat buikgevoel.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijn buikgevoel zegt dat het in Antwerpen wel sneller gaat dan in het verleden. Ik volg de minister deels: de markt die dergelijke opdrachten aankan, is niet heel groot. U kunt veel prijsvragen uitschrijven, maar de kans dat je inschrijvingen krijgt, blijft klein. Dan is de vraag: is de regering eventueel bereid om die taak zelf voor haar rekening te nemen en daar de infrastructuur en dergelijke voor aan te kopen? Als u nee zegt, dan moeten we roeien met de riemen die we hebben. Je hebt maar zoveel takelaars, mijnheer Keulen, als er op de markt zijn. Ze zijn niet dik gezaaid.

De heer Marino Keulen: Hebben brandweerdiensten en dergelijke geen dergelijk materieel?

Minister Hilde Crevits: Neen. Over de afhandeling van de ongevallen is een debat geweest in de plenaire vergadering. Het tijdverlies heeft heel vaak niets te maken met de takelaar. De contracten worden rigoureuus nageleefd. Je bent zeker met FAST dat direct het juiste gespecialiseerde materieel ter plaatse komt.

Vorige week was er bijvoorbeeld een ongeval met een lading eetbare zaken. Eerst moet een inspectie komen kijken of het nog eetbaar is. Dat is belangrijk voor de verzekering. De lading moet soms manueel overgebracht worden. Als iemand lichamelijke schade heeft zonder dat er vrachtwagens bij betrokken zijn, gebruikt men in Nederland foto's die ter plaatse worden genomen. Bij ons mag dat nog niet, er moet een expert ter plaatse komen. Als je buikgevoel zegt dat het niet sneller gaat, zal het hoogstwaarschijnlijk zijn dat iemand gekwetst is, ofwel dat er een commercieel verlies van een lading dreigt te zijn. Voor iemand die zelfstandig is, is het van belang dat objectief wordt vastgesteld dat de lading niets meer waard is. We hebben dus nog een aantal andere knelpunten, los van het al dan niet snel takelen.

Persoonlijk vind ik dat het geen kerntaak is van de overheid om takelwerkzaamheden uit te voeren na ongevallen. Mocht je in een situatie komen waar niemand nog het juiste materieel heeft, dan kunnen we er misschien eens over nadenken, maar ik heb niet het gevoel dat de sector niet in staat is om snel en efficiënt te takelen. We hebben daarnet gezegd: je moet durven te vernieuwen. Dat moeten we ook doen met die bestekken. Met zout is dat ook zo. Je moet maken dat er weer voldoende concurrentie mogelijk is. Het is voor de administratie niet zo gemakkelijk om die zaken proactief te bekijken. Er zijn nu drie overlegondes geweest met de sector en de politie. De politie eist ook veel. Ik denk dat we eruit zullen geraken. Dat is ook mijn buikgevoel. Het is wel een moeilijke oefening.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het voorzien in grote belbussen door De Lijn - 2044 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik heb een vraag met het oog op de grote vakantie, wanneer heel wat jeugdverenigingen op kamp of op bivak gaan. Ik had de vraag al een paar maanden geleden ingefluisterd gekregen door een school die met volgend probleem te kampen heeft. Men gaat op bos- of zeeklas, of er is een bivak of kamp van een jeugdbeweging. Men gaat naar een plaats waar het rustig is, het verre West-Vlaanderen of het stille Limburg, en men probeert in de mate van het mogelijke met het openbaar vervoer te gaan. Men doet dat ten eerste uit milieuoverwegingen en ten tweede om de maximumfactuur in het oog te houden.

Men contacteert De Lijn. De bivakplaats is bereikbaar met een belbus. Men reserveert voor die ene klas, scoutsgroep, chirogroep of wat dan ook. Blijkt dat met die bus maar 14 kinderen mogen meerijsen, hoewel er 21 plaatsen zijn. Men mag reglementair maximum 14 plaatsen vastleggen in 1 keer. De school in kwestie heeft dan aan 5 ouders gevraagd om met de auto te rijden en het probleem was 'opgelost'. Het is echter nogal in contrast met wat we willen nastreven.

Minister, kent u de problematiek die ik hierboven schets? Kent men ze bij De Lijn? Is hierover in het kader van de dienstverlening al overleg geweest tussen uw kabinet en De Lijn? Zo ja, wat zijn de bevindingen of resultaten? Welke maatregelen gaat u nemen om het terecht gevoerde vraaggestuurde beleid van De Lijn in die mate bij te sturen dat, als er op een bepaald moment een lang op voorhand aangekondigde en grotere vervoersvraag is op een belbustraject, ook grotere bussen ingezet kunnen worden? Wat zijn desgevallend de voorwaarden die vervuld moeten zijn om van zo'n aanbod gebruik te kunnen maken? Wat is desgevallend de timing voor de invoering van het voorzien in grote belbussen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ik heb in de archieven van het parlement een vraag van u gevonden van 21 juni 2005 aan toenmalig minister Van Brempt over exact dezelfde problematiek. Zij heeft een schitterend antwoord gegeven.

De heer Jan Roegiers: Ik kan het mij echt niet herinneren.

Minister Hilde Crevits: Het probleem was identiek. Het ging niet over de belbus maar over het extra vervoer. Het is wel hetzelfde debat, namelijk over het geregeld en het ongeregeld vervoer.

Het probleem dat u aanhaalt, is pertinent aanwezig. De vraag is: hoe kan De Lijn daar goed op inspelen? Het debat dat u aanhaalt, gaat over het volgende. Bij leerlingenvervoer is het in principe geregeld vervoer. Bij een occasionele uitstap, zoals een bosklas bijvoorbeeld, wordt het ongeregeld vervoer. De Lijn moet proberen het geregeld vervoer te regelen. In dit geval is het vrij occasioneel.

De Lijn kan wel nagaan op welke manier ze een dergelijke occasionele of tijdelijke vervoervraag kan opvangen binnen de organisatie van het geregeld vervoer. Een zeer interessant debat dat we hier nog zullen voeren, gaat over de vraag wat vraaggestuurd is en wat niet. De vraag is of elke verplaatsing, ook als ze eenmalig is, sowieso vraaggestuurd is en dat men erop moet kunnen ingaan.

Mijnheer Roegiers, ik denk wel dat u het zich herinnert. Het ging toen niet echt over de belbus. Ik heb er wel wat inspiratie uit geput. De toenmalige minister heeft ook het snijpunt

aangeraakt over wat De Lijn moet doen en wat ze niet moet doen. Ze stelde dat het geen recht is van elke school om voor alle situaties een beroep te kunnen doen op het leerlingenvervoer. Voor een aantal situaties kan dat wel. We hebben ook al veel opgelost. Straks, bij de budgetcontrole, zult u ook zien dat een prijsparameter wordt aangepast. We kunnen daar echter niet voor alle situaties in voorzien.

Ik heb me daarop gebaseerd. Uw vraag is pertinent, maar de oplossing is niet zo makkelijk. De beheersovereenkomst is daarover ook vrij duidelijk. Daarin staat dat het openbaar vervoer vraaggestuurd moet zijn. Het moet echter wel om geregeld vervoer gaan. Voor een belbus moet men bellen en reserveren. Wat de capaciteit betreft, zit men op het niveau van wat normaal gebeurt. Vervoer naar een kampplaats kan moeilijk beschouwd worden als geregeld vervoer, tenzij die kampplaats veel gefrequenteerd wordt. Dan zou men er misschien wel over kunnen discussiëren. Dat maakt het wat moeilijk.

Daarnaast is er nog het belbusgebied. U hebt wel een punt. Als er te weinig vraag is, wordt overgegaan op het systeem van de belbussen. Daarmee wordt natuurlijk een deel van de continuïteit vraagafhankelijk gemaakt. Een reguliere dienst wordt vervangen door een dienst op vraag. Als er dan plots een oproep is voor grote groepen, dan kan men een extra belbus inzetten of de belbus twee keer laten rijden.

Hoe gaat De Lijn daar nu mee om? De maximumcapaciteit van de meerderheid van de belbussen in Vlaanderen bedraagt 20 à 21 plaatsen. Dat is de combinatie van zit- en staanplaatsen. Dat is iets meer dan 14. De Lijn meldt dat er bij aanvragen van groepen eerst wordt onderzocht of het mogelijk is om de groep mee te nemen met één belbus of om die te spreiden over meerdere belbusritten. In se is dat geen groot probleem. Indien dit niet tot de mogelijkheden behoort, wordt er nagegaan of er alternatieven zijn. De Lijn geeft als voorbeeld dat in sommige gevallen een deel van het traject met een vaste lijn kan worden gedaan en een ander deel met de belbus. Het is wel van belang dat De Lijn actief zoekt naar oplossingen.

U vraagt of het niet mogelijk is een grotere belbus ter beschikking te stellen, die dan op sommige momenten uitrijdt. De Lijn zegt me dat het niet zo evident is om dat in een efficiënte planning van geregeld vervoer op te lossen. Er moet dan steeds één bus zijn die overal ter beschikking staat. Die moet dan, bijvoorbeeld, speciaal van Limburg naar West-Vlaanderen gebracht worden. Het is niet zo evident om dat te doen.

Wat me vooral frappeerde in uw vraag, was de beperking tot 14 personen. Dat is toch wel relatief weinig. De Lijn heeft me gezegd dat de belbuscentrales in Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Limburg een maximumaantal hanteren, namelijk 14 personen, voor vroege reserveringen van groepen voor één bewuste rit van de belbus, ook al is de capaciteit 21. Doel van deze maatregel is het vrijwaren van een aantal plaatsen voor vaste klanten. In de Antwerpse en Vlaams-Brabantse belbusgebieden wordt deze groepsbeperking niet toegepast. Als er grote groepen zijn, tracht De Lijn wel alternatieven aan te bieden.

Mijnheer Roegiers, ik denk dat we daar weer aanbelanden bij een vroegere vraag van u. De regeling voor de belbus is overal anders. In sommige gebieden kan het voor 21 personen en in andere voor 14. Op dat vlak hebt u absoluut een punt. De heer Kesteloot tracht het systeem uniform te maken voor Vlaanderen en ervoor te zorgen dat bij gelegitimeerde vragen gezorgd kan worden voor een 'samenwerkend' traject. Vanuit elk station kan men wel ergens naartoe met een vaste bus. Misschien kan de belbus dan rijden op een korter traject.

Ik deel dus uw bezorgdheid dat we oplossingen moeten zoeken, maar ik kan u vandaag niet het antwoord geven. Ik vind dat De Lijn op elke vraag naar ongeregeld vervoer een oplossing moet kunnen bieden. Ik ben van mening dat de regeling over alle belbusgebieden dezelfde moet zijn en dat men proactief moet helpen zoeken naar een oplossing via vaste lijnen of twee belbusritten. Een grote bus klaar houden om daar in alle omstandigheden voor te zorgen, is – zo zegt men mij – weinig efficiënt. We komen dan ook terecht in de discussie die ik al

vaak heb gevoerd met De Lijn. Ik vind het raar dat men geen grote of kleine bussen kan laten rijden naargelang het om de piekuren of daluren gaat. Het is heel moeilijk om dat in te voeren in die bedrijfsorganisatie. Daar zijn ook heel wat extra kosten aan verbonden. Dit probleem is wat gelijkaardig. Het klinkt logisch, maar het is niet zo evident om het uitgevoerd te krijgen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik begrijp dat er geen gemakkelijke oplossing is. Ik moet uw diensten feliciteren voor het goede archiefwerk dat ze hebben gedaan. Ik was het zelf vergeten, maar het ging inderdaad over schoolzwemmen en dat valt onder het geregeld vervoer. Hier wil men gebruik maken van een bestaande lijn. Men vraagt eigenlijk niets extra's. Ik begrijp dat de oplossing daarvoor niet evident is. Ik denk dat het voor die groepen en voor die scholen al een stap voorwaarts zou zijn dat ze die 21 plaatsen zouden kunnen reserveren als ze vroeg boeken. Je komt dan natuurlijk wel in conflict met die mensen die zo vaak en zo veel die bus nemen.

Ik besef heel goed dat er geen pasklare oplossing is. Ik ben blij dat u er zich toe engageert dat De Lijn op zoek gaat naar een zekere uniformisering.

Minister Hilde Crevits: Voor mij is het wel cruciaal dat het voor iedereen een beetje gelijk is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■