



Vlaams
Parlement

vergadering **C152 – OPE13**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 maart 2013

INHOUD

- Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van trajectcontrole - 1048 (2012-2013) 3
- Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het betalend maken van veerdiensten - 1003 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag van Waterwegen en Zeekanaal tot het betalend maken van veerdiensten - 1059 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van de heer Marius Meremans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie van Waterwegen en Zeekanaal om veerdiensten betalend te maken - 1068 (2012-2013) 9

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van trajectcontrole - 1048 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, op 7 mei 2012 zei u dat er nog zeker tot begin volgend jaar, begin 2013 dus, langs de Vlaamse autosnelwegen geen nieuwe vaste flitspalen meer zouden worden geplaatst. De kans bestaat zelfs, zei u, dat er helemaal geen nieuwe meer bij komen. In juni 2012, goed een maand later, werd dan – eindelijk, zou ik bijna zeggen – de eerste trajectcontrole in gebruik genomen.

Die werpt blijkbaar zijn vruchten af, hoe je het ook bekijkt. Een krant kopte vrij snel na de ingebruikname van de trajectcontrole dat er 26 overtredingen per uur werden geregistreerd. Dat zouden ongeveer 600 overtredingen per dag zijn. Ergens anders heb ik gevonden dat het er ongeveer 550 zouden zijn. Dat is wel een pak. In die cijfers viel me vooral op dat voor de installatie van de trajectcontrole het aantal overtredingen ongeveer 7000 per dag bedroeg. Het aantal overtredingen zou dus zijn teruggevallen op minder dan 10 procent. Of dat cijfer klopt, weet ik niet. Dat vraag ik u. Het is wel een opvallend cijfer.

Goed, de trajectcontrole is nu geïnstalleerd. Zondag hebben we van u mogen vernemen dat ook het traject E40 tussen Wetteren en Erpe-Mere zal worden geïnstalleerd en in gebruik genomen. Ik neem aan dat het in beide richtingen zal zijn. In mijn onderzoek vond ik ook nog een zestal andere trajecten waarvan ik u wil vragen of het klopt dat ze op de lijst staan, met name: E40 Zwijnaarde-Aalter, R1 Antwerpen-Kennedytunnel, E40 Sterrebeek-Bertem, A12 viaduct Wilrijk, E17 Deinze-Gentbrugge en E313 R1 in Wommelgem. Klopt het dat daar ook een trajectcontrole zou worden geïnstalleerd?

Minister, gelet op het feit dat u hebt gezegd dat er misschien geen flitspalen meer bij komen en in elk geval niet tot begin 2013, was ik nieuwsgierig naar de evaluatie van de trajectcontrole. Ik geloof echt wel in het sluitstuk van uw hele beleid. Op een bepaald moment, als preventie niet werkt en als mensen zich niet houden aan de snelheid, moet je ze kunnen verbaliseren. Hoe wordt de trajectcontrole geëvalueerd in het kader van de verkeersveiligheid, de doorstroming en het aantal ongevallen, maar ook met het oog op de plannen om op meerdere plaatsen te starten met trajectcontrole?

In een antwoord op een schriftelijke vraag hebt u mij gezegd dat trajectcontrole wordt ervaren als een meer eerlijke vorm van handhaving. Het kan het voordeel hebben minder aanleiding te geven tot kop-staartaanrijdingen. Het zorgt ook voor een homogene verkeersstroom en een rustig wegbeeld. Mijn belangrijkste opmerking bij dat antwoord was toen: beschikt u al over de evaluatie van de flitspalen langs de autosnelwegen? Ook die hebt u al enige tijd geleden aangekondigd. U hebt al een paar keer gezegd dat de evaluatie eraan komt. Niet alleen ik, maar heel de commissie is nieuwsgierig naar die resultaten, denk ik. Minister, beschikt u nog over andere elementen die een evaluatie van de trajectcontrole zinvol kunnen maken? Daarmee bedoel ik ook een evaluatie van de flitspalen.

Komen er naast E17 viaduct Gentbrugge en E40 Wetteren-Erpe-Mere andere trajecten effectief in aanmerking? Is er een timing? Beperkt uw budget zich tot het plaatsen van trajectcontrole op het stukje Wetteren-Erpe-Mere en Erpe-Mere-Wetteren of kunnen we er dit jaar nog meer verwachten?

Hoe staat het precies met uw voornemen om de mogelijkheid tot trajectcontrole te onderzoeken op het onderliggende wegennet, door middel van een ruimer ANPR-netwerk (Automatic Number Plate Recognition)? Wat zijn de modaliteiten van dit onderzoek en hebt u daarvoor een timing?

Tot slot wil ik weer uw bevestiging vragen over enkele zaken die ik in krantenartikels heb gevonden. Klopt het dat liefst 72 procent van de geflitste wagens van buitenlandse origine zijn? Ik hoor dat we intussen een overeenkomst hebben met Frankrijk. De voorzitter heeft hier ook al aangekondigd dat hij dat gewaar is geworden. Hoe zit het met de andere landen, vooral Nederland, waarmee ook een overeenkomst moet worden gesloten? Zij zijn grote gebruikers van het viaduct in Gentbrugge. Ik vermoed dat een groot deel van de 72 procent afkomstig is uit Nederland.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Ik sluit graag aan omdat ik uit een politiezone kom die al heel veel jaren bezig is met trajectcontrole, ook langs gewestwegen. We hebben daarmee behoorlijk mooie resultaten geboekt. Er wordt daar niet enkel snelheid gemeten, maar ook gekeken naar whitelist en blacklist, niet verzekerde voertuigen, gestolen voertuigen. Dat is de zone Turnhout.

Allerlei zaken worden gecontroleerd. Het systeem heeft een tijdje niet meer gefunctioneerd omwille van juridische beslommingen, maar dat is nu gelukkig achter de rug. We hebben vastgesteld dat het aantal verkeersongevallen met lichamelijk letsel op een jaar tijd met de helft is teruggevallen. Dat is behoorlijk spectaculair. Dat bewijst dat het op heel veel plaatsen, en niet alleen langs de snelwegen, een zeer efficiënt instrument is. We hebben wat problemen gehad met ijking en dergelijke, maar sinds enkele weken functioneren die camera's opnieuw, tenminste op het grondgebied van Kasterlee. Daar doet zich het probleem voor van de overtredingen door Nederlanders, Slowaken, Duitsers, Bulgaren, Fransen, Luxemburgers enzovoort. De problematiek van de buitenlandse overtreeders stelt zich dus ook langs de gewestwegen.

Minister, in welke mate is uw administratie bereid om mee te investeren in dergelijke camera's langs de gewestwegen? In welke mate is men bereid om niet meer te investeren in de oude flitstoestellen? Als het Vlaamse Gewest dan toch bereid is om geld te stoppen in de infrastructuur, kan men dan niet in overleg met de politiezones, die daarvoor het Verkeersveiligheidsfonds aanspreken, samen investeren in de meer slimme camera's die meer kunnen? Er rijden ook veel minder onverzekerde voertuigen in onze zone. Op heel veel punten is de veiligheid daarbij gebaat. In welke mate staat het agentschap open om samen in camera's te investeren, ze te onderhouden en dergelijke meer?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, het klopt dat ik zondag in 'De zevende dag' een aantal cijfers heb gegeven, maar deze vraag stond al vorige week donderdag geagendeerd. In principe zou hier alles al zijn verteld. Het was voor mij een beetje moeilijk om zondag te zeggen dat ik niets mocht zeggen. Maar dat is ondertussen uitgeklaard met collega Roegiers.

Ik kan misschien enkele interessante zaken meedelen. Het is goed dat ik het eens rustig allemaal mag uitleggen. Wat betreft uw eerste vraag over de trajectcontrole geef ik u wat cijfers mee om het wat duidelijk te maken. Tijdens de jaren 2004, 2005, 2006 en 2007, dus voor er enig handhavingssysteem operationeel was op het viaduct van Gentbrugge, waren daar jaarlijks een twintigtal verkeersongevallen. Meer dan de helft ervan waren verkeersongevallen met lichamelijk letsel. Als je dat omrekent naar hoeveel mensen daar gemiddeld per jaar gewond raakten, kom je op ongeveer twintig. Het schommelt een beetje door de jaren. Sinds we daar de digitale snelheidscamera's, dus de gewone flitspalen, hebben geïnstalleerd, is het aantal ongevallen op die plaats gedaald tot nagenoeg de helft. Ook het aantal gewonden bij die ongevallen is gedaald tot ongeveer de helft. Er is dus twee keer een halvering. Tijdens de jaren 2011-2012 is het aantal letselongevallen nog lichtjes gedaald.

We hebben in oktober 2006 de lagere snelheid opgelegd, in het bijzonder 90 kilometer per uur, vanaf vlak voor de weefzone van de verkeerswisselaar in Zwijnaarde omdat men op die manier wilde vermijden dat er asymmetrische files ontstonden en dat je daar ten gevolge van

de snelheid gevaarlijke situaties zou creëren. Evenzeer is die snelheidsverlaging er gekomen omwille van het geluid dat het verkeer produceert. Dat is zeer vervelend voor de mensen die daaronder wonen.

Collega Roegiers, de trajectcontrole werkt sinds 8 juni 2012, na een lange lijdensweg waarover u me herhaaldelijk hebt bevraagd. Voor 2012 zijn de officiële ongevallencijfers nog niet beschikbaar. We hebben ze wel opgevraagd bij de federale wegpolitie in het kader van een eerste evaluatie. Men heeft me gemeld dat sinds de inwerkingtreding van de trajectcontrole op het traject niet één ongeval met lichamelijke schade is gebeurd. Er zijn wel enkele ongevallen gebeurd met stoffelijke schade.

Je krijgt volgende situatie: voor het plaatsen van de flitspalen raakten ongeveer twintig mensen gewond, na het plaatsen zie je een gemiddelde van tien gewonden, en met de trajectcontrole in een periode van bijna een jaar, zijn er enkele ongevallen gebeurd, minder dan vroeger, met nul gewonden.

Op het vlak van doorstroming is er een vrij rustig wegbeeld ontstaan omdat er een grotere doorstroming van het verkeer gewaarborgd is. De eerste voorlopige conclusies zijn zeker hoopvol te noemen.

Collega Roegiers, die voorlopige conclusies moeten nog wetenschappelijk en grondig worden geëvalueerd. U weet dat wij een evaluatieopdracht hebben gegeven aan het Instituut voor Mobiliteit (IMOB) van de Universiteit Hasselt. Daar wordt de trajectcontrole wetenschappelijk geëvalueerd in het kader van de opdracht 'Evaluatie van de effectiviteit van snelheidscamera's op snelwegen op het vlak van verkeersveiligheid'. Bij het onderzoek dat ik enige tijd geleden heb bevolen om te kijken wat het effect is van een flitspaal op een snelweg op de verkeersveiligheid, hebben we onmiddellijk de trajectcontrole mee laten evalueren.

Eén jaar na de start van de trajectcontrole, in juni, zal de studie klaar zijn. Dat zal dus in de zomer zijn. We zullen dat in september in het Vlaams Parlement kunnen bespreken. Dat is de timing. Dan zult u een wetenschappelijke evaluatie krijgen van snelwegen met een zone met flitspalen, waarbij het effect zal worden gemeten op de verkeersveiligheid voor de flitspalen er stonden en erna. Daarnaast hebben we ook al één trajectcontrole waar we de test kunnen doen. We zullen tegen dan een wetenschappelijk onderbouwde evaluatie hebben.

Ik heb de keuze gemaakt om de trajectcontrole onmiddellijk mee te nemen omdat we anders alleen het effect van de flitspalen zouden hebben. Het is goed dat we de drie situaties naast elkaar kunnen zetten. Als ik u nu de resultaten meegeef voor Gentbrugge, dan tonen ze aan dat die flitspalen ook effect hebben. Er stonden er meerdere, het was geen solitaire paal. Eigenlijk was het trajectcontrole' avant la lettre'.

Er is een volledig operationeel netwerk voor trajectcontrole geïnstalleerd tussen Erpe-Mere en Wetteren en ook tussen Wetteren en Erpe-Mere, in de twee richtingen dus. Er zijn me veel vragen gesteld en ik vroeg het me zelf ook af: waarom daar? Ik passeer daar elke dag en ik heb niet het objectieve aanvoelen dat het daar de meest gevaarlijke zone van Vlaanderen is.

Tussen 2006 en 2011 gebeurden daar per jaar gemiddeld 40 tot 50 ongevallen. Het aantal gewonden – dat is voor mij de parameter, een ongeval met stoffelijke schade is ook erg, maar we moeten het aantal slachtoffers verminderen – ligt tussen 50 en 100, met een piek van 102 en een minimum van 58. Dat is vrij veel voor een zone van 7 kilometer. De oorzaak voor de richting Brussel is vermoedelijk dat het een lang stuk snelweg is zonder op- en afritten waar je kunt doorrijden, maar waar een klein beetje verder de file begint. Men vermoedt dat dat de reden is voor de onrustige en gevaarlijke toestand daar.

De reden is objectief. Het is een zone waar we het gemakkelijk kunnen doen. We hebben daar digitale palen die we kunnen gebruiken om de camera's aan op te hangen. We hadden dus ook wat voordelen, maar de ongevallencijfers en de cijfers van het aantal gewonden verantwoordend zeker de plaatsing van trajectcontrole op die locatie.

Wat de andere locaties betreft, heb ik al enkele jaren een Task Force Handhaving lopen. Die maakt lijsten van de prioritaire plaatsen waar flitspalen moeten komen. Nu zoekt men ook prioritaire locaties om trajectcontrole te kunnen handhaven. Een zone die is gevraagd en ook is onderzocht door de automobielenorganisaties, is de Kennedytunnel, omdat daar veel ongevallen gebeuren. Het is bijzonder moeilijk – we hebben daar een rapport over – om daar trajectcontrole te plaatsen door de weefbewegingen, de op- en afritten. Je moet een constante snelheid kunnen aanhouden en de vraag is of snelheid de oorzaak is van het aantal ongevallen of de weefbewegingen die er permanent gebeuren. Dat is de reden waarom het daar moeilijk is. U hebt een hele lijst opgesomd van potentiële locaties. Misschien zijn er nog meer. Die zijn allemaal bekeken.

Als Erpe-Mere-Wetteren is geïnstalleerd, moet de Task Force Handhaving mij een nieuw voorstel doen. Ik heb gezegd dat het operationeel moet zijn. We kunnen vijf, zes locaties beginnen, maar ik wil dat het geen lijdensweg van drie, vier jaar wordt waarvoor we geen homologatie krijgen. Erpe-Mere-Wetteren is gehomologeerd. De tests zijn gedaan. Dus kunnen we starten. Het enige dat nog moet gebeuren, is dat de federale ministerraad het software dossier goedkeurt. Hopelijk zal dat komende vrijdag gebeuren en dan kunnen we een paar dagen later effectief starten.

Ter plaatse is alles dus in orde. Maar als er wordt geverbaliseerd, moet je natuurlijk verwerkingssoftware hebben om de pv's verwerkt te krijgen. Daarvoor was extra software nodig. Het dossier is klaar en moet alleen nog worden goedgekeurd. Het is geen aanbesteding die nog maanden duurt. Dat duurt enkele dagen. Daarom hebben we de startdatum op 31 maart gezet, omdat we zeker zijn dat we dan kunnen starten – tenzij de federale ministerraad het dossier niet zou goedkeuren.

Zonder de verwerkingssoftware kunnen ze niet verwerken. Het is software voor de plaats waar het wordt geïnstalleerd. Dat is evident. Het zijn die trajectcontrolegegevens die door de federale wegpolitie moeten worden verwerkt. Daarvoor moet die software worden geplaatst. Dat duurt niet lang. Het heeft niets te maken met de problemen die er geweest zijn op het eerste traject te Gentbrugge. Daar kregen we de homologatie niet. Daar hebben we veel uit geleerd.

Er zijn ook kleine problemen geweest op de weg ernaartoe, maar voor Erpe-Mere-Wetteren hadden we wel een homologatie. Er waren problemen met de beelden en op het terrein, maar dat was niets in vergelijking met Gentbrugge. Hier is de ijking gebeurd, alles is in orde, het gaat enkel nog over de verwerkingssoftware. Sinds de ingebruikname zijn er 55.000 pv's opgemaakt en meer dan de helft, tussen 60 en 80 procent, zijn voor buitenlanders. We hebben in Vlaanderen een enorme campagne gevoerd waardoor iedereen goed weet dat daar trajectcontrole is.

Ondertussen is er een bilateraal akkoord met Frankrijk in werking getreden op 1 juli 2012. Ook met Nederland is er opnieuw een bilateraal akkoord, waardoor vanaf 1 januari 2013 een uitwisseling mogelijk werd. Dat moet ook federaal worden geregeld. We hebben gevraagd dat dat snel zou gebeuren. De Vlaamse begroting plukt daar weinig vruchten van, maar voor de verkeersveiligheid is het van belang dat wie een snelheidsovertreding begaat, ook betaalt wat eraan vasthangt.

De EU-lidstaten, met uitzondering van het Verenigd Koninkrijk, Ierland en Denemarken, zijn overeengekomen om vanaf 7 november 2013 te voldoen aan de richtlijn 2011/82/EU 'ter facilitering van de grensoverschrijdende uitwisseling van informatie over verkeersveiligheidsgerelateerde verkeersovertredingen'. Op dat moment zal het mogelijk zijn voor de verkeersgevaarlijke inbreuken, waaronder snelheid, zeer snel gegevens uit te wisselen aan de hand van het kenteken.

Men meldt mij dat een drietal federale werkgroepen uit verschillende diensten alle voorbereidingen treffen om de implementatie van die richtlijn tijdig te realiseren. Dat zal het allemaal een pak transparanter maken.

Eind 2012 heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een opdrachtcentrale gesloten, waarin een technologie voor trajectcontrole, toepasbaar op het onderliggende wegennet, vervat zit. We hebben zelf een aanbesteding gelanceerd, een opdrachtcentrale, om gemeenten ook toe te laten om daarop in te pikken.

In een eerste fase zal een startproject worden uitgevoerd in de regio Brasschaat, Sint-Job-in-'t-Goor en Brecht, op gewestwegen. Het hoofddoel van dat startproject is de ontwikkeling van de software van de backoffice, inclusief de functionaliteiten trajectcontrole, de herkomstbestemmingsanalyse, vrachtwagensluis enzovoort. Als het startproject beëindigd is, zullen alle ontwikkelingen ter beschikking gesteld worden voor implementatie bij bestellende overheden. Het opzetten van een systeem over meerdere politiezones is zeker onderdeel van het startproject. Ik ben als minister zeer sterk geïnteresseerd om te investeren. Als je dat samen met de gemeenten kan doen, waar de gewestwegen een onderdeel van uitmaken, is dat bijzonder interessant.

Volgens de huidige planning zal het startproject in de zomer van 2013 gerealiseerd worden. De Task Force Handhaving is nu bezig met het in kaart brengen van een aantal extra locaties op het onderliggende wegennet die in aanmerking kunnen komen voor trajectcontrole. Als de gemeente of politiekezone goede suggesties heeft, mag men die gerust overmaken, mijnheer Kennes. Dan worden die meegenomen op de eerstvolgende taskforce. Maar eerst moeten we dus de uitrol kennen van het eerste project op gewestwegen, dat de zone Brasschaat, Sint-Job-in-'t-Goor en Brecht omvat.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Deze commissie heeft nu toch de tijd gekregen om de zaken op een rustige manier op een rijtje te zetten.

Ik begrijp dat het om een voorlopige evaluatie gaat. Ik heb dat ook zo gesteld in mijn vraagstelling. Maar een tendens is wel iets waar je niet naast kunt kijken, en nul ongevallen met lichamelijke schade is een opvallend cijfer. Het doet mij hoopvol naar de toekomst kijken.

Wat betreft de nieuwe trajectcontrole tussen Wetteren en Erpe-Mere, gaat dat over de volle 7 kilometer? Dat is een veel langer traject dan op het viaduct in Gentbrugge. Het kan mijns inziens de verkeersveiligheid en het rechtvaardigheidsgevoel alleen maar vergroten.

Waarop moeten we wachten om na de inwerkingtreding van de trajectcontrole tussen Wetteren en Erpe-Mere nog een derde, vierde en vijfde traject te realiseren? Kunnen die dan echt ontrold worden? Zijn er budgetten voor? Komt er een ranglijst van plaatsen waar die trajectcontroles het eerst zullen komen?

U had het tot slot nog over de Task Force Handhaving. U hebt een evaluatie beloofd tegen september. Ik hoop dat we die hier dan kunnen agenderen, zodat we de cijfers ten gronde kunnen bespreken.

De voorzitter: In de opvolging daarvan gaan we ervan uit dat de minister ons dat zal bezorgen.

De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Ik ben blij met het initiatief met betrekking tot het onderliggende wegennet, in samenwerking met de gemeenten – en de politiezones, naar ik veronderstel. Ik wil de zones die daar nog niet mee ingestapt zijn, aanmoedigen om daar zeker op in te spelen. Het gaat niet alleen om het invoeren ervan. Ik denk ook aan de problemen die je als beleidsvoerder in die zone hebt met homologatie, ijking, verwerking, software. In de

politiezone Turnhout hebben wij die allemaal apart moeten doorlopen, wat heel veel tijd, energie en geld heeft gekost. Als je dat kunt delen, is dat positief.

Ik ben ook blij dat de daling van het aantal ongevallen die wij in onze zone hadden vastgesteld, zich ook in de andere zones met trajectcontrole voordoet. Dat moet een heel overtuigend argument zijn om daar verder op in te zetten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Met die laatste opmerking ben ik het helemaal eens, mijnheer Kennes. Die vaststelling die in jullie zone is gedaan, is misschien zelfs nog in sterkere mate in Gentbrugge gedaan.

Mijnheer Roegiers, het traject is 7,4 kilometer lang, in beide richtingen. De ongevallencijfers die ik u gegeven heb, gaan over een traject dat een kilometer langer is. Dat komt doordat men gebruikmaakt van de bestaande bruggen om het systeem aan te bevestigen. We hebben de beste punten genomen die we kunnen gebruiken, en komen zo tot een zone van 7,4 kilometer. Je moet natuurlijk ook tussen de op- en afritten blijven. Het is in elk geval een serieus traject.

De snelheid wordt daar voor alle duidelijkheid niet verlaagd. Er zijn mensen die denken dat je daar straks maar 90 kilometer per uur meer mag rijden. Neen, je mag daar de wettelijk toegestane snelheid van 120 kilometer per uur rijden. Niemand hoeft zich dus ongemakkelijk te voelen, alsof dat iets bijzonders is. Je moet je gewoon aan die 120 kilometer per uur houden.

Mijnheer Roegiers, uiteraard wordt de ranglijst opgemaakt, maar we gaan hem niet de wereld insturen. Hij is trouwens bekend. Ik heb hier ooit eens vermeld welke locaties we hebben onderzocht. Ik wil niet de wereld insturen op welke vijf locaties die systemen al zeker komen vooraleer ik weet dat Erpe-Mere volledig operationeel is. Ik wil niet in een situatie terechtkomen waarin het lang zal duren. Het duurt nog tot 31 maart. Dat is niet lang meer. De vergelijkende studie zal er in september zijn. We zullen niet wachten tot september om onze nieuwe lijst te maken. Na de eerste taskforce op 31 maart moeten er half april nog enkele zaken worden besproken. Dan kunnen wij perfect de ranking opmaken op basis van gevaar. Het moet technisch haalbaar zijn. Maar we moeten ook de statistieken uit het verleden bekijken. Waar gebeuren de meeste ongevallen? Wat zijn de grootste risicoplatsen waar je aan snelheidsovertredingen gerelateerde ongevallen kunt krijgen? Ik vermoed dat wij de nieuwe lijst voor de zomer zullen hebben.

Jaarlijks wordt voor de handhaving in een vast budget voorzien. We moeten eens bekijken op welke manier dat zal worden ingezet.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, dank u. De trajecten waarover ik het had, heb ik uit MOWmag, het magazine van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken, uit uw eigen diensten dus. Ik vermoed dat er geen grote wijzigingen zullen komen op die trajecten. Ze zijn opgesteld op basis van gegevens van politiediensten.

Minister Hilde Crevits: Die zijn allemaal al besproken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het betalend maken van veerdiensten

- 1003 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vraag van Waterwegen en Zeekanaal tot het betalend maken van veerdiensten

- 1059 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Marius Meremans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de intentie van Waterwegen en Zeekanaal om veerdiensten betalend te maken

- 1068 (2012-2013)

De voorzitter: Wij maken ons een beetje ongerust. Er zijn acht CD&V'ers in de zaal. (*Opmerkingen. Gelach*)

De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Als hier iets ernstigs gebeurt, heeft minstens één fractie een zeer groot probleem.

Mijn vraag gaat over het al of niet betalend maken van veerdiensten. Zeker in deze commissie is het een open deur van formaat intrappen als ik stel dat Vlaanderen een land is van rivieren en kanalen. Die waterlopen hebben in de loop van de geschiedenis als verbinding maar ook als barrière gediend voor de mobiliteit in onze regio. Veren hebben van oudsher altijd een belangrijke functie vervuld. Sommige dorpen danken zelfs hun ontstaan aan het feit dat er op die plaats een veer was.

Sindsdien is er veel veranderd. Er zijn heel veel bruggen gebouwd en wegen aangelegd. De veren zijn tot nader order in stand gehouden, al is hun functie wellicht veranderd. In plaats van voor het woon-werk- en woon-schoolverkeer zullen zij vandaag wel meer worden gebruikt voor recreatieve en toeristische doeleinden. We moeten ook vaststellen dat er een hernieuwde belangstelling is voor zachte verbindingen. Daarbij komen de bestaande veren in de focus te liggen.

Ook nieuw is dat het beheer van onze waterwegen in het westen en het centrum van Vlaanderen wordt waargenomen door de nv Waterwegen en Zeekanaal (W&Z). De aanleiding voor mijn vraag is een beslissing van de raad van bestuur van W&Z om te onderzoeken in hoeverre gebruikers van de veerboten zouden kunnen betalen voor dat gebruik. Die veerdiensten zijn vandaag in hoofde van de gebruiker gratis. Volgens de gedelegeerd bestuurder van W&Z kost een enkele overtocht per gebruiker tussen de 4 en 5 euro. Ook het recreatief gebruik vormt blijkbaar een aanleiding om te onderzoeken in hoeverre men die kostprijs zou kunnen doorrekenen naar de gebruikers.

Opvallend is dat men in eerste instantie zou willen overleggen met de respectieve provinciebesturen en de betrokken gemeentebesturen om te onderhandelen in welke mate men de veerdiensten betalend zou kunnen maken.

Ik heb begrepen dat hier acht CD&V'ers te gast zijn, maar niemand van Open Vld. Ik ga hier dus niet Karel De Gucht-gewijs het woord 'chantage' in de mond nemen. Maar daar spreekt toch wel enige druk uit om de gemeentebesturen te zeggen: "U moet betalen of wij gaan dat doorrekenen." Dit is geen open onderhandeling. Niemand van de provincie- of gemeentebesturen heeft een vraag gesteld om die onderhandeling te voeren. Dit is een aanbod waarbij duidelijk een stok achter de deur staat.

Die stok wordt bekritiseerd. Er zijn mensen die vrezen voor schade voor het dagtoerisme. Anderen stellen zich vragen over de praktische kant van het betalend maken. Moet die veerman dan met een brandkast op zijn veerboot over en weer varen? Op drukke veren gaat

het misschien over een paar duizend euro per dag. Wat als mensen plots geen wisselgeld bij hebben? Kan er met een betaalkaart worden betaald? Dergelijke vragen kunnen worden gesteld. Er zijn ook vragen op het gebied van veiligheid.

Minister, bevestigt u de intentie van W&Z? Steunt u de raad van bestuur in zijn intentie om die veerdiensten betalend te maken? Hoe ziet u het overleg tussen W&Z, het provinciebestuur en de betrokken gemeentebesturen in de praktijk? Welke initiatieven werden ter zake al genomen? Wat is de timing? Is er een deadline afgesproken?

Hoe spoort een eventueel betalend maken van de veerdiensten met de beheersovereenkomst met W&Z? Hoe spoort dat betalend maken met de lopende contracten en concessies met de veermannen en veervrouwen, en met de samenwerkingsovereenkomsten die zijn afgesloten met steden en gemeenten? Hoe ziet u de praktische uitwerking van dat betalend maken? Welke obstakels moeten daarbij worden overwonnen? Werd de mogelijke impact op de dienstverlening onderzocht? Wat is de impact op het dagtoerisme? Wat bijvoorbeeld als het ene bestuur op de ene oever wel wil betalen, en het andere op de andere oever niet? Wat als er sprake is van verschillende bijdragen? Gaan we dan naar een gedifferentieerd systeem? Wordt het ene veer duurder dan het andere? Worden er andere alternatieven op het vlak van cofinanciering onderzocht? Ik denk bijvoorbeeld aan sponsoring. Kortom, who will pay the ferryman?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, Vlaanderen telt twee grote waterwegbeheerders: enerzijds nv De Scheepvaart en anderzijds W&Z, dat als verzelfstandigd vennootschap van het Vlaamse Gewest dus ook een groot deel van de waterwegen in Vlaanderen beheert. Ook de vele veerdiensten zijn hierbij inbegrepen.

Recent besliste de raad van bestuur te onderzoeken of er in de toekomst voor deze dienstverlening geen vergoeding kan worden gevraagd. De dienstverlening zou dan ofwel door de gebruiker, ofwel door de betrokken gemeentebesturen moeten worden betaald. Vandaar dus die vragen aan de gemeentebesturen. W&Z stelt dat de werkelijke kostprijs 4 à 5 euro per persoon bedraagt. Dat was de situatie van voor 1976, zo luidt de redenering.

Minister, het Vlaams Belang heeft in alle gemeenten waar er een veerdienst is, een motie voorgelegd, die in vrijwel alle gemeenten ook unaniem is goedgekeurd. De problematiek van het betalend maken van veerdiensten leeft enorm bij die gemeenten, en dat is niet zomaar. Het betalend maken van veerdiensten kan een bijzonder negatieve weerslag geven bij diverse doelgroepen of sectoren. Zo is er de recreatieve sector. Bijvoorbeeld in Oost-Vlaanderen maken veel veerdiensten deel uit van het fietsknooppuntennetwerk. Zo is er in Baasrode een museum gevestigd aan het fietsknooppuntennetwerk. Maar ook de horecasector zou wel eens zwaar te lijden kunnen hebben indien men voor het gebruik van een veerdienst 5 euro zou moeten betalen.

Belangrijker nog is dat het veer in grote mate toch ook een deel van het woon-werkverkeer tussen twee oevers opvangt. Ik denk bijvoorbeeld aan Hoboken, Kruikeke en Bazel. Veel werknemers verplaatsen zich daar dagelijks van de ene naar de andere oever met de veerdienst. Minister, stel u voor dat al die werknemers die dagelijks met de fiets het veer nemen, allemaal via de brug in Temse of de Rupeltunnel moeten gaan. Ik wil me toch hoeden voor die situatie.

Los van de praktische problemen die het invoeren van een dergelijk betaal- of tolsysteem met zich meebrengt, vind ik het idee op zich van het invoeren van een tol onaanvaardbaar. Zoals ik al zei, zijn die veren immers behouden net om die druk op het wegverkeer te verminderen. Op een moment dat fietsen en wandelen op alle mogelijke manieren worden gepromoot – en terecht –, gaat men deze veerdiensten financieel onaantrekkelijk maken. Bovendien vinden we ook dat het gewoon een kwestie van basismobiliteit is. Veerponten zijn varende bruggen, waarvoor men dus geen tolheffing kan vragen. De vraag die in dezen rijst, is waarom een

fietser of voetganger dan wel moet betalen als hij de voor hem meest efficiënte weg kiest, en daardoor het grote wegennet dus minder belast.

Minister, bent u op de hoogte van de informatieronde van W&Z en gebeurt die in uw opdracht? Zo niet, wie is dan de opdrachtgever? Voorziet uw beheersovereenkomst in het betalend maken van veerdiensten? Ik heb die overeenkomst er net nog eens op nageslagen, via het internet, en het woordje ‘veerdienst’ blijkt er geen enkele keer in voor te komen. Betekent die informatieronde een mogelijke afslanking van het bestaande veerbootaanbod, indien de gemeentebesturen niet willen ingaan op die tolheffing? Dat kan toch zeker niet de bedoeling zijn.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

De heer Marius Meremans: Voorzitter, eigenlijk zouden we een bouzouki moeten hebben. Ik verwijs naar de componist Yannis Markopoulos van de serie ‘Who pays the ferryman?’, maar die man is overleden in 2010. Ik zal het ook niet nazingen. Ik bespaar u dat.

Minister, de bekommernis is al geuit door de voorgaande sprekers. Ik kan me daarbij aansluiten. Er werd gewezen op het belang van het recreatieve karakter, maar ik wil er ook op wijzen dat heel wat schoolkinderen nog steeds gebruik maken van die diensten. W&Z zegt dat er tolgeld kan worden geheven. Volgens mij is er een koninklijk besluit van januari 1976 dat het innen van tolgeld heeft afgeschaft. In dat geval moet volgens mij dat koninklijk besluit dan ook nog worden aangepast. Ik vrees gewoon dat dit zal worden afgewenteld op de gemeenten en de steden, terwijl de financiële toestand daar niet echt van dien aard is dat zij dat er ook nog eens bij kunnen nemen.

Hebt u deze problematiek al besproken met de nv? Welke visie hebt u op die dienstverlening? Hoe moet die verder gebeuren? De provincies worden daar ook bij betrokken. Welke rol is er eventueel voor die provincies weggelegd? Hoe ziet u de rol van de steden en gemeenten in kwestie? Zullen ze echt financieel moeten bijdragen voor deze dienstverlening?

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: Ik sluit me graag aan bij de vorige drie sprekers. Ik had over hetzelfde onderwerp een schriftelijke vraag ingediend, die vandaag waarschijnlijk volledig zal worden beantwoord na alle gestelde vragen. Heel de problematiek is geschetst.

Er is enerzijds het verhaal van het toerisme in de Rupelstreek. Daar is grote ongerustheid ontstaan, vandaar waarschijnlijk ook het voornemen van W&Z om met de provincies te overleggen. Anderzijds denk ik dat de inzet en het gebruik van de verschillende veerdiensten vooral een heel grote impact hebben op woon-werkverkeer, namelijk duurzaam woon-werkverkeer. Heel wat mensen maken met de fiets de oversteek over de Schelde, ook schoolgaande jeugd. De veerdiensten zijn bijna een basisdienstverlening.

Los van de vraag of u verder hebt overlegd met W&Z, minister, ben ik geïnteresseerd of u vindt dat het basisdienstverlening is en moet worden gezien in het kader van woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Misschien moeten we eens kijken of er verder relaties mogelijk zijn met diensten van openbaar vervoer. Dat is het eerder dan een toeristische dienst. Misschien zijn er zo mogelijkheden om kosten te vergoeden op basis van allerlei abonnementsformules. Ik heb hier inderdaad schrikwekkende voorbeelden gehoord van brandkasten en dergelijke op veerponten, maar misschien kan dat met abonnementsformules worden opgelost.

De ongerustheid is ontstaan door communicatie vanuit W&Z, maar als ik juist ben geïnformeerd, is niet enkel W&Z aanbieder van veerdiensten, maar bijvoorbeeld ook de dienst met afzonderlijk beheer (DAB) Vloot. Het aangehaalde veer tussen Hoboken en Kruikeke zou door de DAB Vloot worden geëxploiteerd en niet door W&Z. Als van het ene het andere komt, zijn we nog verder weg.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Ik ben woonachtig in een regio waar nogal wat veerdiensten werkzaam zijn. Minister, ik begrijp de bezorgdheid die de collega's hebben geformuleerd, maar ik denk dat er inderdaad een onderscheid moet worden gemaakt tussen degenen die de grootste bezorgdheid hebben, zijnde evident de scholieren die er dagelijks gebruik van maken, en mensen die er gebruik van maken voor woon-werkverkeer, en daarnaast de groep van de toevallige gebruikers, toeristen enzovoort. Die bezorgdheid wil ik onderschrijven.

Louter ter informatie zou het interessant zijn om te weten wat de veerdiensten op dit moment jaarlijks kosten in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Ik ben geen frequente bezoeker van deze commissie, maar deze kwestie interesseert mij heel erg. In januari heb ik hierover een schriftelijke vraag gesteld aan de minister. Ik kan een aantal vragen van collega's beantwoorden, maar ik heb uiteraard ook zelf vragen.

Minister, uit de cijfers die ik heb gekregen, blijkt dat de veerdiensten niet aan populariteit inboeten, integendeel. Vorig jaar hebben 1,3 miljoen mensen gebruikgemaakt van deze mogelijkheid, en dat is een beetje vergelijkbaar met de andere jaren. W&Z gaat uit van een kostprijs van 4 tot 5 euro per persoon. Alleen zien we in de cijfers dat de exploitatiekosten heel erg uiteenlopen. Ik ga de tabel niet overlopen, maar opvallend is dat bijvoorbeeld de twee veren in Gent de goedkoopste zijn. Kunt u duiden hoe dat komt?

Wat vaststaat, is dat de uitbating van de veren niet goedkoop is. W&Z besteedt jaarlijks zo'n 3 miljoen euro aan de exploitatie van de veerdiensten. We hebben uiteraard begrip voor de nood aan financiering, maar de intentie van W&Z leidt tot protest bij lokale besturen. Boom, Wichelen, Temse en Willebroek hebben al hun beklag gedaan. Ook het middenveld protesteert, onder andere in Kruibeke. Er is ook protest bij de veeruitbaters. Er is een brief van de vereniging van zelfstandige veeruitbaters aan W&Z. Ik zou graag weten wat daarmee is gebeurd.

De collega's hebben ook al verwezen naar de middenstanders. Die vrezen dat een en ander negatieve gevolgen zou kunnen hebben voor hun omzet. Ik denk aan de gevolgen voor restaurants en cafés aan de steigers, wanneer minder mensen van de veren gebruik zouden maken.

Minister, W&Z suggereert dat de nood aan externe financiering vooral te maken heeft met het feit dat het aandeel recreatief gebruik aanzienlijk toeneemt. Is dat zo? Betekent het dat vooral recreatieve gebruikers zouden moeten betalen? Wordt er overwogen om veerdiensten te schrappen indien er geen financiering zou worden gevonden? Wordt het protest van de betrokken partijen, besturen, veeruitbaters en middenstand, gehoord en hoe gaat W&Z met dit dossier om in de toekomst?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik zou heel kort kunnen zijn, maar ik ga een beetje meer uitleg geven. Een eerste punt is dat wat de raad van bestuur van W&Z doet, helemaal niet gebeurt op mijn vraag. Ten tweede is er nog helemaal geen beslissing genomen. Ik zou hierbij kunnen stoppen, maar ik zal toch wat meer duiding geven.

Ik heb zelden over de meerderheidspartijen heen meer eenstemmigheid gehoord dat het gratis moet blijven en dat de kostendekkingsgraad nul mag zijn. Dat is duidelijk. Ik heb naar de heer Van Malderen gekeken. Hier is het nul, dan mag het elders misschien wat meer zijn. *(Gelach)*

Niet alle partijen uit het parlement waren aanwezig, maar er waren er toch veel die hierover iets hebben gezegd. Ik zie de heer Rzoska ook instemmend knikken. Hij zet zich ook op die lijn.

Net zoals u vragen hebt, heb ik ook vragen gesteld aan W&Z en De Scheepvaart, om wat duiding te krijgen bij wat ze vandaag doen. Mijn pleidooi zal er vandaag vooral uit bestaan dat ik graag zou hebben dat we W&Z en De Scheepvaart vandaag hun opdracht laten vervullen, die niet van mij komt, maar die gegeven is door de raad van bestuur. Uiteindelijk zal onder andere ik samen met hen daar verder conclusies uit trekken. Het is dus niet op mijn vraag. Ook zou ik graag hebben dat ze nu verder die onderzoeksopdracht kunnen uitvoeren, die ze zichzelf hebben gegeven, en dat we vervolgens in alle rust kennis kunnen nemen van de resultaten.

Er zijn heel wat veren in Vlaanderen. Vroeger waren die puur functioneel. Nadien is het element toerisme en recreatie erbij gekomen. Het stijgend gebruik voor toerisme en recreatie brengt mee dat de veren worden gebruikt door specifieke groepen, bijvoorbeeld mensen met een koersfiets of mensen met een kinderwagen, om maar twee specifieke groepen te noemen.

Die veerdiensten zijn belangrijke schakels, dat erken ik absoluut, in het woon-werkverkeer en zeker ook in het woon-schoolverkeer. Het ene veer is al meer woon-werk- en woon-schoolgerelateerd dan het andere, maar het zijn wel belangrijke schakels. Ze zijn ook belangrijk om de mobiliteit wat te verzachten, want ze kunnen in een aantal gevallen een heel mooi alternatief zijn voor de auto. Uiteraard zijn ook het wandel- en fietstoerisme en het recreatieaspect van groot belang. Het belang stijgt bovendien. Veren zijn dus belangrijk voor Vlaanderen.

Op de opmerking of het de bedoeling is om na deze ronde te beslissen dat we de veren zullen afslanken, zeg ik: absoluut niet. Integendeel, het gaat over versneld extra dingen kunnen aanbieden. Dit is een misverstand dat ik uit de weg wil ruimen: het is niet de bedoeling om de veerdiensten te sluiten. Integendeel, er is een fantastisch aanbod. Ik heb trouwens enkele foto's bij, van onder andere Schellebelle, om te tonen dat er echt wel mooie investeringen gebeuren, zowel door W&Z als door De Scheepvaart.

Het meer gebruiken van veren vroeg en vraagt om algemene en specifieke investeringen. De dienstverlening moet optimaal worden gemaakt. Je moet je dienstverlening aanpassen aan de groepen. Ik heb er al twee genoemd. Er zijn ook nog de minder mobiele. Er zijn een aantal aanpassingen gebeurd met vlottende steigers om ook op tijgebonden plaatsen de toegankelijkheid te garanderen. Die investeringen mogen niet worden onderschat.

Ik geef u een overzicht. W&Z heeft op haar grondgebied zeventien veren. Bij twaalf ervan is de exploitatie uitbesteed aan private exploitanten, drie veren zijn in exploitatie bij de DAB Vloot, één is een zelfbedieningsveer. Het veer te Idegem is overgenomen door de provincie Oost-Vlaanderen. De oeverinfrastructuur is eigendom van het Vlaamse Gewest, maar het onderhoud en de exploitatiekosten vallen ten laste van de provincie. Op het Leopoldkanaal zullen we drie nieuwe veren installeren. Daar neemt de provincie Oost-Vlaanderen het initiatief.

De exploitatiekosten voor de veren van W&Z bedroegen in 2012 2,9 miljoen euro. Dat heeft niets te maken met investeringsbudgetten, het gaat puur en alleen over het laten functioneren van de veren van W&Z. Dat is een niet onbelangrijke kostprijs. Het initiatief van de raad van bestuur van W&Z moet binnen dat kader worden gezien. We hebben veren, we investeren er veel in en we breiden ze ook wat uit. Laat ons nu eens kijken of we extra financiering kunnen aantrekken. De raad van bestuur van W&Z heeft een principiële beslissing genomen, niet om extra financiering te eisen, maar om met de betrokken gemeentes en provincies contact op te nemen om de mogelijkheden voor bijkomende financiering te onderzoeken. Het gaat dus om bijkomende financiering, geen financiering in de plaats van wat we nu doen om onze eigen investeringen te kunnen schrappen.

De raad van bestuur heeft helemaal geen beslissing genomen om veren af te schaffen, maar bekijkt of bijkomende financiering kan worden aangetrokken. De raad zal het gesprek aangaan met gemeenten en provincies.

Ik geef ter inleiding nog een paar initiatieven mee waarbij er betaald wordt door de provincie voor een Vlaams veer of waarbij er betaald wordt door de gebruiker van een privaat veer. De Scheepvaart en de Gemeenschappelijke Maas zijn voorbeelden. De Scheepvaart financiert de aankoop van de fiets- en voetveren over de Gemeenschappelijke Maas en staat in voor het onderhoud. Het gebruik kan gratis worden aangeboden. De exploitatiekosten van de twee Limburgprovincies bedragen elk 40.000 euro per jaar. De zes Maasgemeenten betalen 12.500 euro per jaar. Dat is een initiatief waar samen wordt betaald.

Het veer in Blankenberge is een privé-initiatief. Het betreft een klein motorbootje dat van het ene staketsel naar het andere vaart. Dat is betalend. Ik heb een foto van het bootje meegebracht voor wie daarin geïnteresseerd is. U kent waarschijnlijk ook de veren die door het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) in Oostende en Nieuwpoort uitgebaat worden. Die zijn ook gratis. Het gebruik van die veren is fenomenaal groot. Er is ook op voorhand nagedacht of men zou laten betalen of niet. De keuze is gemaakt om te starten zonder te betalen, omdat ze een deel automobilititeit kunnen wegnemen. Het gebruik van de veerdiensten is geëvalueerd.

Veerdiensten zijn al van oudsher aanwezig. Wat mij betreft, betekenen ze een zeer grote meerwaarde voor de mobiliteit, ook voor de recreatie en het toerisme. Ik zie de evolutie van het ene naar het andere. Voor mij kan er absoluut geen sprake zijn, zonder vooruit te lopen op de conclusies van het overleg, van het terugdringen van eender welke service die wordt geboden door de veren die er vandaag zijn. Daar kan ik vandaag al zeer duidelijk over zijn. Wat het resultaat is van de overleggrondes, zullen we zien. Ik vraag wel dat de provincies en de gemeenten eens kijken naar mogelijke opportuniteiten die er kunnen zijn als ze dat met een open geest bekijken.

Wat de organisatie van het overleg betreft: in de strategische plannen recreatie en toerisme van diverse provincies worden veren aangemerkt als belangrijke attractiepunten. Behalve de uitzonderingen die ik heb vermeld, zijn daar geen bijdragen in opgenomen. Wel zouden de provincies samen met de gemeenten kunnen komen tot een breed, gezamenlijk gedragen voorstel. Nog eens: ik doe geen uitspraken. Voor mij is het belangrijk dat het overleg nu gewoon loopt en dan zullen we zien wat daaruit komt.

Ik kom tot de linken met de beheersovereenkomst. Je kunt je de vraag stellen: mocht de raad van bestuur wel beslissen om een overleggronde te houden? Volgens de beheersovereenkomst mogen ze dat doen. Ik geef een paar hefbomen. Artikel 25 van de huidige overeenkomst zegt: “De vennootschap verbindt zich ter zake om tarieven vast te stellen die gebaseerd zijn op de kostprijs en de marktwaarde. De vennootschap zal maximaal één tariefwijziging per begrotingsjaar doorvoeren.” Artikel 26 van het W&Z-decreet stelt dat de vennootschap bevoegd is om binnen haar gebiedsomschrijving scheepvaart-, haven- en terreingelden te vorderen en dat de raad van bestuur de tarieven vaststelt. Veren zijn daar niet expliciet van uitgesloten. Ze mogen daarover nadenken.

Wil dat zeggen dat het de bedoeling is de veren betalend te maken? Nog eens: wat mij betreft niet. Maar laat nu toch eens dat overleg lopen zoals het gepland is.

Iemand van u zei dat W&Z nogal assertief is in het overleg dat loopt. Als dat zo is, dan moet u mij dat melden, want mij is gemeld dat W&Z niet assertief is en zeker niet zegt: als je niet meedoet, dan stoppen we de uitbating. Dat kan ook niet, want het is voor mij zeker geen beleidspunt om de dienstverlening te verminderen.

Voor mij is het absoluut belangrijk en aangewezen om het aanbod dat er vandaag is, minstens te bestendigen. W&Z heeft een reactie ontvangen van de Vereniging van zelfstandige veeruitbaters in Vlaanderen. Zij spreken zich niet echt uit over het principe van een vergoeding, maar ze geven wel enkele aandachtspunten mee omtrent de inzet van personeel en de veiligheid. Sommige collega's hebben daarop gewezen. Daarom is het echt belangrijk dat die punten au sérieux worden genomen.

Collega's, ik vat kort samen. W&Z heeft zelf het initiatief genomen voor dat overleg. Dat is er niet op mijn vraag. Er is absoluut nog geen beslissing in genomen. Ik vind het goed dat het overleg nu wordt voortgezet om tot conclusies van de raad van bestuur van W&Z te komen. Ik loop niet vooruit op wat die zullen zijn en ik zal me er ook niet in mengen, maar het is niet de bedoeling – daar ben ik wel heel duidelijk in – om de bestaande dienstverlening te verminderen. Absoluut niet.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik dank u voor het antwoord. Ik kan er wel enkele conclusies uit trekken. Er is een kamerbrede meerderheid om deze belangrijke dienstverlening gratis te blijven aanbieden. Ik zal me zeer welwillend neerleggen bij het standpunt van de collega's, maar laat dat geen precedent zijn – dat neerleggen dan.

Ik noteer verder dat de raad van bestuur dit op eigen houtje heeft gedaan. Ik snap op zich ook wel dat ze proberen in het kader van het goed uitoefenen van hun kerntaken, een aantal zaken te optimaliseren, maar men zou dan ook moeten bekijken wat die 3 miljoen euro betekent op de totale omzet van W&Z, en wat daar beheerskosten zijn als je dat doet.

De kernvraag blijft volgens mij: hoe realistisch is dit? U geeft zelf aan dat de dienstverlening wordt gegarandeerd. Minister, uit uw bijna letterlijke stelling leid ik af dat het niet de bedoeling is dit betalend te maken. Wat als provinciebesturen en gemeenten gezien hun financiële toestand collectief zeggen: nee, dank u, we laten deze kelk aan ons voorbijgaan? Ik vraag me af wat de gevolgtrekking daarvan kan zijn. Ik zou graag de garantie hebben dat het niet de bedoeling is – en dat het ook niet het resultaat zal zijn – dat gebruikers betalen.

Op termijn zou men kunnen nadenken over de vraag om dit soort dienstverlening op te nemen in de beheersovereenkomst. Stel je voor dat de slinger de andere kant zou uitgaan. Het is evenmin een kerntaak van W&Z om de dijken en de trage wegen te onderhouden voor de vele wielertoeristen. Misschien zou een voorbeeld uit het absurde ertoe kunnen leiden dat zij dan een penning moeten betalen voor het gebruik van de dijken. Ik denk dat niemand dat een goed idee vindt. Evenmin lijkt het een goed idee om de veerdiensten betalend te maken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, een bevraging van W&Z heeft aangetoond dat er heel wat ongerustheid leeft. Dat hebt u gemerkt aan onze vragen en aan de talrijke moties die de verschillende gemeentebesturen u hebben toegestuurd. Ik begrijp uit uw antwoord dat het niet de bedoeling is de veerdiensten af te schaffen, maar enkel een bijkomende investering te vragen aan de betrokken gemeentebesturen.

De veerdiensten zijn voor ons een belangrijke schakel in het wegennet op plaatsen waar oeververbindingen ontbreken. In sommige gemeenten zijn er bruggen, in andere niet. Dat moeten we goed bekijken. Het is iets helemaal anders dan een openbaarvervoernetwerk. Gemeenten worden gescheiden door een waterloop. In sommige gemeenten is er een verbinding en in andere niet. De slagkracht van de ene gemeente is groter dan die van de andere.

Minister, het is in elk geval duidelijk dat W&Z op zoek is naar geld en bij de gemeentebesturen gaat bedelen, terwijl diezelfde gemeentebesturen zelf in een budgettaire moeilijke periode zitten. Ik denk aan het verminderen van het aantal personeelsleden in verschillende gemeenten, ik denk aan het niet uitkeren van het dividend door Electrabel. Veel gemeenten maken een moeilijke periode door. We kunnen dan moeilijk verwachten dat die gemeenten nu de geldproblemen van W&Z gaan oplossen. Ik hoop dat er door dit initiatief van W&Z geen sneeuwbaaleffect wordt veroorzaakt.

De voorzitter: De heer Meremans heeft het woord.

De heer Marius Meremans: Minister, er waren acht afleveringen van de serie 'Who pays the ferryman?'. Ik hoop dat we hier sneller uit geraken dan acht afleveringen door te gaan.

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Minister, u zegt dat het niet de bedoeling is om dienstverlening terug te dringen. U zegt dat de raad van bestuur een beslissing heeft genomen om te zoeken naar bijkomende investeringen om de huidige dienstverlening te garanderen of om nieuwe dingen mogelijk te maken. De exploitatiekosten van vandaag dekken dus de dienstverlening van vandaag. Ze willen nieuwe dingen doen en daarvoor zoeken ze naar extra geld. Begrijp ik dat goed?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal nog eens letterlijk lezen wat er is beslist: “De raad van bestuur van Waterwegen en Zeekanaal nam een principiële beslissing om met de betrokken gemeenten en provincies contact op te nemen in verband met de mogelijkheden voor bijkomende financiering.”

Ik heb jullie gezegd dat de vragen om extra investeringen te doen in die veren velerlei zijn. Het is niet mijn bedoeling om veren te sluiten als er niet wordt betaald. Totaal niet. Maar de vele vragen voor extra's moeten allemaal worden gefinancierd. De raad van bestuur zoekt vooral uit hoe het voor een aantal van die extra investeringen die mogelijkwijs nog komen, cofinancieringen kan opzetten, zoals al gebeurt op andere terreinen. Ik hoed me voor uitspraken als: “Nee, mensen, maak u geen zorgen, je moet zelfs niet meer spreken want al die investeringen doen we toch, dat garandeer ik u.”

Het kan niet de bedoeling zijn veren te sluiten omdat die discussie niet geregeld raakt. Absoluut niet. Ik zou toch graag hebben dat gemeenten en provincies in alle openheid het gesprek aangaan om de opportuniteiten te bekijken. Ik heb een voorbeeld gegeven van de scheepvaart en van wat er nu al gebeurt op een van de veren. Laat ons dat gesprek voeren. De resultaten van de bespreking zullen naar de raad van bestuur gaan en dan zullen we nagaan of het iets interessants heeft opgeleverd of niet.

Het kan niet en het zal niet gebeuren – toch niet in mijn legislatuur – dat we zeggen: niemand wil mee nadenken, dus betaalt iedereen 5 euro of de veren gaan dicht. Zo zal het niet zijn. Dat kan ik garanderen. Laat ons in alle openheid het gesprek voeren welke extra opportuniteiten je zo kunt creëren.

Dat is de context waarin we zitten en waarop ik geen voorafnames wil doen omdat het voor mij relevant is de resultaten van de gedachtewisseling te kennen. Elke uitspraak van mij kan hinderlijk zijn voor de verdere gedachtewisseling. Dat is waarschijnlijk ook een aflevering van ‘Who pays the ferryman?’.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik heb begrip als blijkt dat Waterwegen en Zeekanaal bijkomende investeringen wil doen. Ze hebben de vraag gesteld aan bestaande veerdiensten. Ik zou willen dat Waterwegen en Zeekanaal concreter is voor de gemeentebesturen en dat die gemeentebesturen weten waarover het gaat. Middelen vragen en daar niets tegenover stellen, is iets helemaal anders. Als Waterwegen en Zeekanaal stelt dat het de veerdienst wil verbeteren, dan is het misschien wel aanvaardbaar een kleine vergoeding te vragen van de betrokken gemeentebesturen, maar zo gebeurt het niet. Waterwegen en Zeekanaal vraagt de betrokken gemeentebesturen gewoon financiële middelen zonder meer. Dat is iets helemaal anders.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■