



Vlaams
Parlement

vergadering **C194 – OPE18**

zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 mei 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake de aankoop van brandstof door De Lijn - 1449 (2012-2013)	3
Bijlage	5
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nakende failliet van de Vlaamse binnenvaartsector - 1496 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de economische leefbaarheid van de binnenvaart en de acties die de binnenschippers momenteel voeren - 1504 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de crisis bij de binnenvaartondernemers - 1540 (2012-2013)	6
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid - 1514 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dodehoekongevallen met zwakke weggebruikers - 1524 (2012-2013)	15

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake de aankoop van brandstof door De Lijn - 1449 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik heb al eerder schriftelijke vragen gesteld over de eenheidsprijs die De Lijn zou betalen voor haar brandstof. U hebt herhaaldelijk gezegd dat het onmogelijk is nog verdere besparingen door te voeren bij De Lijn. Verdere besparingen zouden nog verder raken aan de dienstverlening, en daar hebt u uw voorbehoud over uitgesproken. We hebben dat net nog gehoord in het kader van de klachtenbehandeling via het rapport van de Ombudsdienst.

Het antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 683 van 21 februari 2013 over de verhoging van de dotatie voor brandstof, bevat informatie die volgens mij toch nog enige besparingsruimte toelaat. Als verantwoording voor de dotatie geeft De Lijn de uitgaven mee van de diesel. In 2012 was dit 1,55 euro per liter. Er werd een korting toegekend van 0,124 euro per liter. De nettoprijs was dus 1,426 euro per liter. In 2013 is dat 1,538 euro per liter. Met een korting van 0,124 euro per liter bedraagt de nettoprijs 1,414 euro per liter. In 2012 bedroeg het verbruik bij De Lijn 48,9 miljoen liter.

Nu blijkt echter dat een privaat bedrijf dat slechts 27.000 liter op jaarbasis verbruikt, een huidige literprijs betaalt van 1,381 euro. Als dat cijfer wordt toegepast op de hoeveelheid brandstof die De Lijn verbruikt, zou dat een besparing kunnen betekenen van 1,6 miljoen euro. Daarbij wordt helemaal niet aan de dienstverlening geraakt.

Redelijkerwijs zouden we mogen aannemen dat De Lijn als grootverbruiker een veel betere prijs kan bedingen dan een bescheiden bedrijf dat slechts 27.000 liter diesel op jaarbasis gebruikt. Er valt wellicht meer uit te puren dan dit bedrijf heeft kunnen bedingen.

Minister, waarom betaalt De Lijn dergelijke hoge prijzen voor haar diesel? Indien er geen goed verklaarbare reden is, hoe komt het dat De Lijn deze besparingsmogelijkheid niet zelf heeft ontdekt?

Op welke wijze wordt het aankoopbeleid bij De Lijn gevoerd, in het algemeen en specifiek voor de aankoop van diesel?

Indien De Lijn toch scherpere prijzen krijgt, welke zijn deze dan? Waarom gebruikt men dan andere bedragen in het antwoord op de parlementaire vraag? Wat betekent dit voor de berekening van de bijkomende dotatie voor brandstofprijzen? Ik heb daar met een aantal mensen over gepraat en zij waren zeer verbaasd dat dit de nettoprijzen waren, terwijl het bedrijfsleven met een kleinere vloot scherpere prijzen kan bedingen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, ik zal starten bij de begrotingsopmaak. Het klopt dat bij elke begrotingsbespreking de dotatie van De Lijn wordt aangepast aan de brandstofprijzen. Dat systeem was al van kracht toen ik voogdijminister werd van De Lijn. Onder impuls van de heer Van Mechelen is lang geleden een formule in het leven geroepen waarbij ik nu wat toelichting zal geven.

Bij elke begrotingsbespreking worden vanuit het kabinet Financiën en Begroting instructies verspreid. In die instructies staat dat voor begrotingsartikelen waarbij de energiekost een zeer substantieel deel uitmaakt van de totale kost, wordt overgegaan tot een eventuele herziening van de voorziene kredieten. Dat is niet enkel het geval bij De Lijn, maar ook binnen mijn eigen beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken, het Agentschap voor Maritieme

Dienstverlening en Kust, Waterwegen en Zeekanaal, De Scheepvaart en een aantal baggeractiviteiten.

De herziening gebeurt niet zomaar maar volgens specifieke vooraf vastgelegde berekeningsmodellen. In de begroting wordt voorzien in een bepaald bedrag. Bij de budgetcontrole is er een eerste herziening.

De herziening wordt berekend op basis van een prijs vermenigvuldigd met een hoeveelheidsanalyse – P maal Q – waarbij wordt uitgegaan van een constant verbruik. Dat is dan die constante Q.

Het constant verbruik is bij De Lijn vastgelegd op 46.666.569 liter brandstof. Dat is de drempel. Dit plafond bedraagt nu 46.666.569 liter terwijl de reëel verbruikte hoeveelheid in 2011 50 miljoen liter en in 2012 48,9 miljoen liter bedraagt. Er wordt dus meer verbruikt dan men in rekening krijgt.

Deze constante parameter dient als incentive om ecodriving te stimuleren. Dat is de reden waarom de heer Van Mechelen, die toen minister van Financiën was, plots die formule heeft ingevoerd. Elk jaar zag men die kilometers lustig vooruitgaan. Wanneer men elk jaar dat extra verbruik betaalt, dan is er geen enkele incentive om iets te veranderen.

De Lijn krijgt 46.666.596 liter brandstof. Ook met de besparingen die nu zijn doorgevoerd, zit De Lijn nog altijd aan 48 miljoen en 50 miljoen liter. Elke liter brandstof die De Lijn minder verbruikt, brengt op, maar dat is vandaag dus niet het geval.

En nu komen we bij de P, de prijs, want daar gaat de vraag over. Die prijs dient enkel om het prijsverschil te berekenen. We hebben de werkelijk betaalde prijs, maar die laten we nu buiten beschouwing.

Om een dotatie te berekenen bij De Lijn gaat men uit van een theoretisch maximum. Dat wordt federaal bepaald en fluctueert doorheen de jaren. Men gaat dan na hoe de prijs evolueert. Die moet immers op een of andere manier begroot worden. Men neemt de maximumprijs van het vorige jaar en men gaat na hoe de prijs zal evolueren in bijvoorbeeld het jaar 2013. Het verschil tussen het oude en het nieuwe maximum wordt vermenigvuldigd met 46,666 miljoen liter. Als een dotatie van De Lijn in de begroting stijgt of daalt, dan is dat niet de volledige pot die stijgt of daalt, maar dan gebeurt dat op basis van het theoretisch geraamde prijsverschil.

We hebben nu de budgetcontrole van 2013 gehad. Intussen heeft men de werkelijke factuur van De Lijn gezien. Men weet dus wat er werkelijk is betaald. Bij de begroting is de vraag wat men verwacht te zullen betalen. Bij de budgetcontrole krijgt men de werkelijke afrekening, met name wat er is betaald aan brandstof voor het voorbije jaar.

Dan gaat men opnieuw de formule gebruiken. Men gaat na wat er geraamd is en hoeveel minder de werkelijk betaalde prijs is die men dan weer met 46 miljoen liter gaat vermenigvuldigen. Bij de budgetcontrole zakt of stijgt de dotatie dan, afhankelijk van of het meer of minder is. Bij de eerste budgetcontrole 2013 is er een verschil. Er was een maximumprijs vastgelegd. De werkelijk betaalde gemiddelde prijs is 1,1277 euro. Er is dus een verschil tussen de theoretische maximumprijs en de werkelijk betaalde prijs van 2,53. Dat verschil wordt vermenigvuldigd met 46.666.569 liter. De geplande dotatie is gezakt met 1.366.864 euro.

Ik probeer u dus duidelijk te maken dat de werkelijke afrekening als basis voor de dotatie wordt genomen. De heer Keulen zegt dat er wordt gerekend met een prijs van 1,5 euro. Die 1,5 euro is de federale maximumprijs die bepaald is en die zakt of stijgt. Als de maximumprijs zakt, wordt het verschil vermenigvuldigd met 46 miljoen, waardoor de dotatie zakt. Als de maximumprijs stijgt, dan wordt het verschil weer gebruikt om de dotatie te doen stijgen. Later volgt dan de werkelijke afrekening. Men gaat dan na wat er werkelijk betaald

is, maakt het verschil met de maximumprijs, vermenigvuldigt het verschil met 46 miljoen, waardoor de dotatie zal stijgen of dalen.

Ik heb tabellen van de berekening mee die ik bij het verslag zal laten voegen (zie [bijlage](#)). Het was voor mij ook niet evident om het te begrijpen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Er zal wel weer een uitleg zijn en die zal ook wel plausibel zijn, maar dit is, eerlijk gezegd, heel moeilijk te bevatten.

Ik kan begrijpen dat men op voorhand een maximumhoeveelheid brandstof vastlegt om zo aan de chauffeurs en de verantwoordelijken van het voertuigenpark incentives te geven om zuinig te rijden. Daarvoor hoeft men zelfs niet gestudeerd te hebben, want zo doet men dat ook in een huishouden of op andere plaatsen. Maar met zulke hoeveelheden brandstof moet men toch de markt bevragen, en dat kan zelfs Europees.

Minister Hilde Crevits: Maar dat doet men.

De heer Marino Keulen: Dan stel ik vast dat iemand die 27.000 liter omzet, eigenlijk scherpere prijzen...

Minister Hilde Crevits: Neen, neen, dat is de prijs.

De werkelijke prijzen liggen bij De Lijn een stuk lager, ook dan de prijzen die u hebt opgegeven. Alleen, bij de budgetopmaak moet men een bepaald prijsniveau hanteren dat Economische Zaken heeft vastgelegd en dat voor alle departementen hetzelfde is, om te kunnen inschatten wat de prijsevolutie is. Hoeveel procent zal de brandstofprijs stijgen in een bepaald jaar? Bij de begrotingsopmaak 2013 weet men niet wat de prijs in 2013 zal zijn. Daarom neemt men de voorspellingen van Economische Zaken en neemt men gelijke parameters. De dotatie wordt dan achteraf gecorrigeerd met wat het werkelijk is geweest.

Bij de budgetcontrole 2013 zal men twee correcties krijgen. Wat zal er voor 2013 gebeuren? Men neemt de prijsevolutie van Economische Zaken, namelijk 1,5 euro, waarna het verschil wordt berekend. En men krijgt ook de werkelijke afrekening voor 2012. Beide correcties zijn wel gebaseerd op het werkelijke prijsverschil. De prijzen liggen een stuk lager dan de 1,5 euro die wordt gehanteerd, puur om de begrotingsopmaak te kunnen doen en die vastgelegd wordt door Financiën en Begroting. Het is voor iedereen hetzelfde en zo is er een gelijke maatstaf om het verschil te bekijken.

De heer Marino Keulen: Wat is de juiste prijs die ze per liter betalen?

Minister Hilde Crevits: De reële magazijnkost van een liter brandstof voor De Lijn is 1,1277 euro in 2012.

De heer Marino Keulen: Minister, we hebben het al vaak gehad over de antwoorden van De Lijn.

Ik stel schriftelijke vragen. U kunt zeggen dat ik er maar mee moet leren leven dat ze het doen 'op z'n Lijns'. Ik ga verder met de antwoorden die ik krijg en ik stel nu vragen aan u. Uiteindelijk ga ik voort met de cijfers die ik van De Lijn krijg. U kunt opnieuw zeggen dat ik er maar mee moet leren leven en dat De Lijn is wat ze is. Ik doe dus verder met deze cijfers. Achteraf blijkt dat er abracadabra mee wordt gedaan die misschien wel zal kloppen. Ik wil niet zeggen dat er wordt gelogen, maar ik krijg die cijfers wel niet als antwoord op mijn schriftelijke vragen. Ik krijg de getallen die ik gebruik. Dit is niet correct. Ik vind dit opnieuw een belangrijk incident. (*Opmerkingen van minister Hilde Crevits*)

U zegt dat het niet waar is? Ik werk toch gewoon op basis van de informatie die ik krijg.

Minister Hilde Crevits: Er staat: "De prijs nam gemiddeld met 8 procent toe om te komen op 1,12 euro per liter." Het staat in het antwoord op de vraag. Er is de dotatie en de afrekening.

De voorzitter: Het cijfer dat u in uw vraagstelling hebt gegeven, de 1,55 euro, is de opgave die de minister van Economische Zaken heeft gegeven. Dat is puur voor de dotatie, want achteraf wordt de correctie doorgevoerd die dan 1,1277 euro blijkt te zijn.

Minister Hilde Crevits: Ik weet dat u er gevoelig voor bent en terecht, want ik ben er ook gevoelig voor. Het was voor mij ook zeer moeilijk te begrijpen. U hebt het over abracadabra, maar het is een formule die in de tijd door collega Van Mechelen is gemaakt om het transparanter te maken, maar ook om een plafond in te stellen. Als de formule moet worden gewijzigd, is dat voor mij goed, maar er moet wel een prognose worden gemaakt. De cijfers komen van de FOD Economie, De Lijn vindt ze niet uit. Nadien volgt dan de werkelijke afrekening.

Mijnheer Keulen, ik denk dat ze correct hebben geantwoord. Als u vindt dat het niet correct is, dan moeten we het nog eens samen bekijken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het nakende failliet van de Vlaamse binnenvaartsector
- 1496 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de economische leefbaarheid van de binnenvaart en de acties die de binnenschippers momenteel voeren
- 1504 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de crisis bij de binnenvaartondernemers
- 1540 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, het zal niemand ontgaan zijn dat de binnenschippers een tweetal weken geleden een duidelijke noodkreet sloegen.

Bij het overgrote deel van de Vlaamse binnenschippers staat het water immers momenteel aan de lippen. Ze zitten in een zeer benarde financiële situatie. De vrachttarieven zijn sinds 2008 fors beginnen te dalen en zitten sinds 2009 tot 40 procent onder het niveau noodzakelijk om de kosten van een schip te kunnen dekken. Dit leidt ertoe dat vele binnenschippers hun spaarboekje moeten aanspreken om te kunnen varen en transporten te kunnen doen. Heel wat binnenschippers zien alles wat ze hebben opgebouwd, tenietgaan. Velen onder hen moeten zelfs leningen aangaan en hun woning hypothekeren om te kunnen blijven varen.

Wanneer zij uiteindelijk verplicht worden om hun activiteit te staken, is hun schip door de nefaste evoluties in de sector niets meer waard. Veel binnenschippers eindigen, na jaren actief te zijn geweest als goede ondernemer, dan ook op straat. Dat zijn onaanvaardbare toestanden, waar absoluut een einde aan moet komen. Daarom kan ik ook wel begrip opbrengen voor de acties, hoewel de gevolgen niet min waren voor het imago van de sector en de acties economische en bevoorradingsproblemen met zich meebrachten.

Belangrijk om te vermelden is dat het Vlaamse binnenvaartnetwerk na het Nederlandse het dichtst benutte netwerk voor transport over het water in Europa is. In dat opzicht is de binnenvaart een belangrijke schakel in de 'modal split' die Vlaanderen nastreeft. Het valt dan ook te betreuren dat Vlaamse schippers hier niet mee van kunnen profiteren. Terwijl het tonnage in de binnenvaart toeneemt, daalt het aantal schepen. De problematiek treft vooral de

Vlaamse binnenschippers, omdat de banken liever Nederlandse dan Vlaamse binnenschippers financieren, aangezien onze waterwegen niet aangepast zouden zijn. Daarenboven verstrekt de Nederlandse overheid een terugbetalingsgarantie van 100 procent op leningen voor binnenschepen. Het gevolg is dat Nederlandse binnenschippers aan niet-kostendekkende vrachttarieven kunnen rondvaren.

Ik heb het in de titel van mijn vraag om uitleg over ‘het nakende failliet’ van de binnenvaartsector. Dat klinkt misschien nogal heftig, maar als het zo doorgaat, zie ik geen andere uitweg.

Minister, het was niet de eerste keer dat de sector een alarmkreet heeft geslaakt. De Vlaamse Regering werd door de binnenschippers al herhaaldelijk gewezen op de problemen in de sector. Uzelf hebt de problematiek ook al in verschillende beleidsbrieven aangehaald. Toch bleven afdoende maatregelen uit.

De binnenvaartsector valt nog steeds onder twee regeringen. Zowel de Federale als de Vlaamse Regering heeft een aantal bevoegdheden ter zake. Bij de zesde staatshervorming zou het grootste deel van de bevoegdheden met betrekking tot de binnenvaart worden overgeheveld naar Vlaanderen. Ik heb ook begrepen dat u een belangrijke rol hebt gespeeld in de onderhandelingen met de sector en staatssecretaris Wathelet.

Minister, in hoeverre hebt u intussen initiatieven genomen om de concurrentievervalsende effecten van de Nederlandse subsidiepolitiek te mitigeren voor de Vlaamse binnenschippers? Welke initiatieven worden er genomen om de effecten van de financieel-economische crisis op goederenstromen op te vangen? Welke maatregelen worden er genomen tegen de onnatuurlijke scheefftrekking van de verhoudingen tussen de binnenvaart en het vervoer over de weg door het massaal inzetten van goedkope Oost-Europese vrachtwagenchauffeurs door transportbedrijven? Voorziet u in oplossingen voor problemen inzake de binnenvaart die thans behoren tot de federale bevoegdheden, maar die ten gevolge van de zesde staatshervorming gewestbevoegdheid zullen worden?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, we hebben in dit parlement al verscheidene keren van gedachten gewisseld over de toestand van de binnenvaartsector, zowel in commissie als in plenaire vergadering. Dat was ook het geval in 2010, en dat was de aanleiding om met een aantal partijen van meerderheid en oppositie een voorstel van resolutie in te dienen. In die resolutie werd onder meer gewezen op de noodzaak om actie te ondernemen voor de versterking van het economisch draagvlak voor de binnenschippers.

Heel wat van de bevoegdheden liggen op federaal vlak. Daarom vroegen we ook dat u nader overleg zou plegen met uw federale collega's. Het is van belang, gelet op de recente acties van de binnenvaartsector, dat we daarover rapportering ter zake kunnen krijgen. We hebben begrepen dat u in het overleg met uw federale collega effectief voor een doorbraak hebt gezorgd. De stakingen zijn opgeheven, maar het zou goed zijn om te zien wat er ook op federaal vlak kan worden gedaan voor de toekomstige leefbaarheid van de sector. Kunt u ons de stand van zaken in dat verband meedelen?

U hebt recent toegelicht dat u ook geld hebt kunnen vrijmaken voor de reconversie. Onlangs hebt u de huidige situatie ook in een boutade gevat: “Wat baat een goed net van bevaarbare waterlopen als er geen binnenschippers meer zijn?” Dat is waar het over gaat, minister. Transportdeskundigen zeggen dat in de toekomst steeds meer goederenstromen richting watertransport zouden moeten kunnen gaan. Wat zijn de resultaten van de vraag onder punt drie van de resolutie betreffende de Vlaamse binnenvaart? Op welke manier kan er een gelijk speelveld worden gecreëerd tussen de respectieve transportmodi? Wat kan er op korte termijn gebeuren om de sector te laten overleven?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, collega's, ik hoef de bekommernissen niet meer in extenso te herhalen. Je hebt natuurlijk de crisissituatie, de overcapaciteit, de moeilijke economische situatie, waar ook de binnenvaartsector onder lijdt, maar wat ik vooral frappant vind, is de nu acuut naar boven komende ongelijkheid in behandeling ten opzichte van Nederland. We lezen dat de financiering daar volledig gegarandeerd wordt door een staatswaarborg, en dat er uitstel van afbetalingen is, waardoor er bij de noorderburen onder de marktprijs kan worden gevaren. Dat zijn zaken die minstens onderzocht moeten worden. Ik zal er mij er niet over uitspreken, maar het ruikt wel naar concurrentievervalsing of structurele marktverstoring, iets waarvan we weten dat de Europese Commissie er zeer gevoelig voor is.

Een groot deel van de problemen valt onder federale bevoegdheid. We hebben kennis genomen van het overleg met staatssecretaris Wathélet. Ik weet ook dat deze materie u zeer na aan het hart ligt, minister, en ik denk dat u van op het Vlaamse niveau een belangrijke rol kunt spelen in het overleg en de onderhandelingen met onze noorderburen.

De maatregelen uit het akkoord zijn ons allemaal bekend. Er wordt gesteld dat de procedure 'structurele marktverstoring' zou worden opgestart bij de Europese Commissie. Bent u daarvan op de hoogte? Neemt u dat op de een of andere manier mee in het overleg dat u over andere dossiers met Nederland hebt? Ik begrijp dat u dat afzonderlijk wilt houden en niet te veel wilt mengen, maar u voert vaak overleg op hoog niveau, bijvoorbeeld over de sluis in Terneuzen, de opvolging van de Scheldeverdieping en de verdergaande baggerwerken. Wordt dit meegenomen in uw overleg met de noorderburen?

Is Vlaanderen ook betrokken bij de werkgroep die nu de concurrentiepositie van de Belgische vloot ten opzichte van de vloot van de buurlanden zal evalueren en opvolgen? Ik neem aan dat het verdergaand moet zijn dan een telefoontje dat u af en toe met uw federale collega pleegt. Kan Vlaanderen zijn input geven in die werkgroep?

De sector heeft zelf een aantal maatregelen naar voren gebracht. Ik denk aan de arbeidsvoorwaarden, overleg met de bankensector, doorrekening van alle kosten in de vrachttarieven en dergelijke meer. Zijn dat zaken waar u mee overleg rond pleegt en die u meeneemt in uw overleg met bijvoorbeeld het federale niveau? Wat is visie daarover?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik sluit me aan bij de vele vragen van de collega's. Dit is inderdaad niet nieuw. Er zijn in het verleden al wat vragen over gesteld in de commissie. Er is de resolutie van begin 2011, waar de heer de Kort naar verwees. De urgentie en de noodzaak om maatregelen te treffen, zijn dus al lang bekend.

Het is ook begrijpelijk dat de binnenvaartsector actie heeft gevoerd. Als we kijken naar de situatie waarin ze verkeren, zal elke rechtgeaarde mens wel begrijpen dat ze aan de noodrem hebben getrokken.

Minister, ik heb begrepen dat u het voortouw hebt genomen in het overleg, hoewel heel wat maatregelen nog federale bevoegdheid zijn. Ik wil aansluiten bij de vragen naar wat u als minister op Vlaams niveau hebt kunnen aanbrengen in dat overleg. Welke maatregelen zult u de volgende maanden toepassen?

In het akkoord wordt aangedrongen op heel wat federale maatregelen, maar in de praktijk spelen er elementen die vallen onder de Vlaamse bevoegdheid. Ik denk aan de ondersteunende maatregelen voor de binnenvaart. Worden die voortgezet of verder uitgebreid?

Een tweetal weken geleden hebben we een ontwerp van decreet besproken in verband met het sloopfonds. Toen hebt u gezegd dat er 1,18 miljoen euro vrijkomt, die kan worden aangewend voor de binnenvaartsector. Maar als we kijken naar de criteria om die middelen te kunnen aanwenden, lijkt dat op dit moment weinig soelaas te brengen voor de

binnenvaartsector. Het gaat om steunverlening aan opleidingscursussen, steun voor de uitrusting van opleidingsschepen en onderzoek naar nieuwe technieken. Via die criteria kunnen op dit ogenblik geen echte stimulansen worden gegeven voor de concrete situatie waarin de binnenvaart zich bevindt. Kunnen wij die 1,18 miljoen euro enkel voor die elementen aanwenden of eventueel ook voor bijkomende steunmaatregelen voor de sector?

Aansluitend bij de opmerkingen van mevrouw De Ridder, wil ik vragen in welke mate we vanuit Vlaanderen kunnen wegen op de ongelijke situatie tussen Nederland en België. Ik heb wat onderzoekwerk gedaan en ik zie dat er in 2011 al studies zijn gedaan naar het verschil tussen de situatie van de binnenvaartsector in België en in Nederland. Ook toen werden al heel concreet de pijnpunten ten opzichte van Nederland aangehaald. Minister, in welke mate kunnen wij daarop wegen in Vlaanderen, zij het via de goede contacten die er al zijn, zij het via andere stappen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik wil de klemtoon leggen op het punt waarop ik denk dat nu vooral moet worden ingezet, namelijk de concurrentievervalsing, wat ook Europese materie is. Dat is een van de meest prangende zaken, zoals de voorbije weken is gebleken, zeker in vergelijking met Nederland, maar dat is al voldoende aangehaald. Minister, hebt u een zicht op de houding van de Europese Commissie in deze situatie met Nederland? Is er overleg geweest met de Europese Commissie? Kunnen er eventueel nog andere stappen worden gezet richting Europa, naast de aanmeldingsprocedure die nu zou worden opgestart in het kader van die concurrentievervalsing?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, het is heel goed dat de problematiek aan bod komt in de commissie, ook omdat de sector dan de betrokkenheid van Vlaanderen en het Vlaams Parlement kan merken. U weet dat de sector van de binnenvaart me na aan het hart ligt. Al van de vorige legislatuur – en wellicht al veel langer, maar zo lang kan ik nog niet meespreken – proberen we de binnenvaart sterk te houden.

De aanpak gebeurt op drie fronten. Wij investeren in de infrastructuur van de waterweg vanuit Vlaanderen. Dat is ook onze bevoegdheid. Wij doen actief aan promotie van het gebruik van de waterweg. Ook daarvoor zijn we volledig bevoegd. Samen met de sector overleggen we in het Flanders Inland Shipping Network (FISN), met ook federale vertegenwoordigers. Collega's, dat we de sector zien in dat overleg heeft ertoe geleid dat we bij de crisis de voorbije weken bijna het eerste aanspreekpunt waren om de problemen aan te kaarten. Ik heb Els T'Kindt, mijn raadgever, meegebracht naar hier omdat zij alle onderhandelingen heeft meegemaakt van het eerste uur tot het laatste en ook de vergaderingen van het FISN leidt.

Bij de infrastructuur sta ik niet te lang stil, want de problematiek gaat op dit ogenblik veel breder dan dat. Er is het masterplan Horizon 2014. Het kaaimurenprogramma loopt goed. Wij zien dat er zeer veel interesse is van bedrijven in die laad- en losplaatsen langs onze waterwegen. We hebben ook aan Europa een verlenging gevraagd van dat programma, en die is toegestaan voor zes jaar. Wat dat betreft, zitten we zeker goed. Er zijn transportdeskundigen die overall het transport over de binnenwateren promoten. Er wordt heel veel gedaan.

Wat de vragen van de sector betreft, is het zo dat een hoop van de vragen behoort tot de internationale en federale bevoegdheden, zeker als het gaat over de crisis in de binnenvaart. Ik geef u wat achtergrond. Op 12 november 2009 heeft Nederland voor de binnenvaart de crisis aangemeld bij de Europese Commissie. De Vlaamse overheid heeft deze crisisaanmelding van kortbij opgevolgd en heeft actief meegewerkt aan de werkzaamheden van het Inland Waterway Transport Committee (IWTC), opgericht onder een richtlijn van 1991.

Op 15 september 2010 zijn de werkzaamheden van deze commissie afgerond en is er een rapport verschenen en gepubliceerd over de mogelijke maatregelen ter bestrijding van de crisis in de binnenvaart. De conclusie van het rapport was dat er geen structurele marktverstoring was en dat er dus ook geen structurele maatregelen gewenst waren. Men ging er met andere woorden van uit dat de crisis voorbij was en dat de markt weer zou aantrekken. Maar de markt trok niet aan zoals verwacht, collega's. Dat weten we nu. Het is natuurlijk spijtig dat we dat nu pas weten, maar er is dus in 2009-2010 zeer grondig onderzoek naar gedaan, niet Vlaams, maar internationaal. Toen is er gezegd dat er geen redenen waren om maatregelen te nemen.

Eind mei 2010 is de binnenvaartsector in overleg getreden met de staatssecretaris voor Mobiliteit, via een rondetafel, over de crisis in de binnenvaart. Op dat moment al is er een ontwerp van protocoltekst gemaakt, waarin de invoering van een wet voor een verbod om onder kostprijs te werken en een studie van het Instituut voor Transport langs de Binnenwateren (ITB) werden opgenomen. De Vlaamse Regering heeft op 24 september 2010 een gunstig advies gegeven aangaande het ontwerp van wet houdende diverse bepalingen inzake mobiliteit, waarin het verbod om onder kostprijs te varen was opgenomen. Maar omdat de Federale Regering toen in lopende zaken was, heeft men daaraan niet verder kunnen werken. Wij hebben dus wel degelijk een positief advies gegeven.

In het Vlaams Parlement is op 25 januari 2011 een resolutie aangenomen betreffende de toekomst van de binnenvaart in Vlaanderen. Daar is al naar verwezen. De resolutie werd ingediend op 16 juni 2010.

In de weken van 15 april en 22 april 2013 waren er de acties door de binnenvaart. Er is een paar weken geleden een zeer specifieke vraag gekomen van de sector om samen te zitten in verband met de crisis in de binnenvaart. Ik heb toen mijn agenda onmiddellijk vrijgemaakt. Maandag of dinsdag is de vraag gekomen en woensdagvoormiddag heb ik ze onmiddellijk uitgenodigd op het kabinet. Ik vond het van belang om er zelf bij te zijn, we voelden wel dat het ernstig was. Het leek me ook een signaal van respect dat ik zelf dat gesprek aanging. In dat gesprek zijn er zeer pertinente vragen gekomen van de sector, naar aanmelding van de crisis aan Europa, over de concurrentieverstoring en over de problemen van sociale en technische aard.

De dag daarop was er een overlegvergadering op het kabinet van staatssecretaris Wathelet. Ik heb toen ook voorgesteld dat mijn mensen erbij zouden zijn, zodat we niet op twee fronten zouden vergaderen. Het is vervelend als je vergadert op twee niveaus en niet weet wat er gezegd is. Mijn mensen zijn dus de volgende dag meegegaan naar het kabinet van staatssecretaris Wathelet.

Wij hebben ons toen ook geëngageerd om actieve steun te verlenen indien er een aanmelding zou worden gedaan aan Europa. In de daaropvolgende dagen is het overleg geïntensifieerd. Woensdag hebben we van 's ochtends vroeg tot 's avonds laat vergaderd. Uiteindelijk is er 's avonds een protocoltekst goedgekeurd. Sommigen van jullie vragen of ik dat protocol mee zal ondersteunen. Wel, ik ondersteun dat protocol niet alleen actief, maar heb het ook mee ondertekend, net zoals de ministers van de andere regio's.

De verschillende regeringen hebben de handen in elkaar geslagen. Het protocol bevat een aantal engagementen. Vlaanderen heeft zich concreet tot drie dingen geëngageerd. Als lid van de opgerichte werkgroep hebben wij ons er ten eerste toe geëngageerd maatregelen in de loop van de komende weken technisch uit te werken. Het volgende overleg vindt plaats op 8 mei. Ten tweede zullen we actief meewerken aan het dossier structurele marktverstoring in het kader van de richtlijn. Mevrouw De Ridder, in het protocol staat als derde puntje: "De werkgroep zal de concurrentiepositie van de Belgische vloot ten opzichte van deze van de vloten van de buurlanden evalueren, met inbegrip" – dat is belangrijk, want mevrouw Jans en mevrouw Van den Eynde verwezen daarnaar – "van de financiële instrumenten die door de banksector ter beschikking worden gesteld. De staatssecretaris voor Mobiliteit engageert zich

ertoe zonder verwijl de eventuele situaties van oneerlijke concurrentie te melden aan de Europese Commissie.” De staatssecretaris is daarvoor bevoegd en neemt expliciet het engagement om op heel korte termijn de situatie te bekijken en zulke zaken meteen te melden.

Ten derde engageren wij ons ertoe de concurrentiepositie van de Vlaamse vloot te onderzoeken en op basis van de resultaten concrete maatregelen te nemen die de positie versterken. Dat zijn de drie Vlaamse engagementen.

Het protocol zelf bevat vier punten. Het eerste punt is het aanmelden van de crisis bij de EU, om maatregelen te kunnen nemen. Het tweede punt is het invoeren van een regeling om dumpingpraktijken tegen te gaan. Het derde punt is het uitvoeren van een evaluatie van problemen van deloyale concurrentie. Technische voorschriften en het onder de loep nemen van het sociaal statuut is het laatste punt. Ik zal het protocol aan het commissiesecretariaat overmaken.

Het protocol voorziet in een werkgroep van de gewesten, de federale overheid en de binnenvaartsector. Mevrouw De Ridder, dat is belangrijk. We hebben een akkoord bereikt met de sector. We hebben een hele dag lang overlegd. Zij hebben mee getekend. We hebben er bij de organisaties even op moeten aandringen voor de camera's te zeggen dat ze het zouden verdedigen bij de achterban. De volgende voormiddag hebben de schippers dan laten weten akkoord te gaan met het protocol. Er staan heel concrete engagementen in naar een KB toe. De tekst van het KB is er en wordt op 8 mei besproken. De binnenvaartsector zit ook in die werkgroep om samen aan een oplossing te werken. Dat is voor mij wel het bewijs dat we als overheden kunnen samenwerken. De sector heeft zelf mee getekend, zet er mee de schouders onder. Wij hebben de sector trouwens ook nodig om het dossier voor de aanmelding aan Europa te kunnen opmaken. Wij hebben hun cijfers nodig. We werken zelf actief mee in de werkgroep. Elk niveau moet nu werk maken van zijn taken.

Daarnaast staat er in het protocol dat de overheid de besprekingen vergemakkelijkt tussen de binnenvaartsector, de bevrachters – die onderhandelen over de prijzen – en andere groepen, met het oog op een oplossing van de huidige situatie.

Met de vzw Waterwegen en Zeekanaal en de vzw Netwerk De Scheepvaart – dus niet de vennootschappen, maar de vzw's die de sector bij elkaar brengen –, beide organisaties van watergebonden bedrijven zoals verladere en bevrachters, heeft mijn kabinet reeds vorige week afspraken gemaakt. We voelen dat er een enorme spanning leeft tussen de schippers en de bevrachters. We moeten proberen een constructief gesprek op gang te brengen.

Mevrouw Van den Eynde, het protocol dat ondertekend werd, voorziet dus ook in een analyse van de marktsituatie, de vraag naar Europa tot het installeren van een marktobservatorium op Europees vlak – de prijsbepaling was een van de grote zorgen –, het initiatief tot ontwerp-KB dat de strijd tegen dumpingprijzen aangaat en zijn handhaving en ten slotte het maken van een analyse of er verschillen bestaan tussen de landen. Ik denk dat we goede afspraken hebben gemaakt. Het was van groot belang dat mijn drie medewerkers – mijn kabinetschef, mijn adjunct-kabinetschef en mijn raadgever – aanwezig waren bij die onderhandelingen. Ook vanuit het federale niveau heeft men sterke mensen ingezet. Die inzet heeft dan geresulteerd in het vertrouwen dat we van de binnenvaartsector hebben gekregen.

Collega's, we moeten ervoor zorgen dat alle maatregelen worden uitgewerkt. Een aantal zaken zijn al gebeurd. Staatssecretaris Wathélet heeft op 26 april de brief met de aanmelding aan de Europese Commissie verstuurd. Het ontwerp-KB bestaat en wordt op 8 mei besproken in de werkgroep. We moeten samen ijveren voor een kwalitatief marktobservatorium op Europees niveau. Er moet een controle- en handhavingsmechanisme worden ontwikkeld en een ontwerp van decreet moet worden voorgelegd binnen de zestig dagen. De tijd tikt. Zoals ik daarnet zei, wordt het overleg tussen de verschillende groepen gefaciliteerd. De concurrentiepositie van de Belgische vloot wordt onderzocht. De collega-ministers moeten

worden gesensibiliseerd. Staatssecretaris Wathelet en ikzelf waren erbij, net als de kabinetchefs van de Waalse minister en de Brusselse minister, die inmiddels ook hebben ondertekend.

U merkt dat het in volle evolutie is. Ik geef u binnen een tweetal maanden graag opnieuw een stand van zaken.

Ik kan u ook nog melden dat ik heel wat contacten heb gehad met mijn Nederlandse collega. Op een bepaald moment waren de acties aan het uitdeinen naar Nederland. Er was hier kritiek op de Nederlandse situatie van structurele overcapaciteit. Er deden verhalen de ronde over schippers die failliet gingen en de schepen aan een derde van de prijs terugkochten. De overcapaciteit heeft nefaste gevolgen voor de prijzen. Nederland heeft gemeld dat ze meestappen in het verhaal van het aanmelden van de crisis. Het is zeer belangrijk dat ze dat doen. Hoe meer landen de crisis aanmelden, hoe groter de kans dat er een positief signaal komt vanuit Europa.

Mevrouw Jans, u had nog een vraag over het sloopfonds en de middelen die worden vrijgemaakt. We hebben dat besproken met de sector. Zij zijn sterk vragende partij om die middelen vrij te geven voor opleiding. Zij willen echter dat die opleiding ruim genoeg is. Ze hebben ons een aantal suggesties gedaan om het niet te beperken tot een of twee opleidingscentra, omdat het vrij breed bekeken worden. De bestemming is inmiddels met hen besproken. Ik heb van hen geen enkel signaal ontvangen dat ze niet akkoord zouden gaan met de manier waarop die 1,18 miljoen euro zal worden aangewend.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, u bent niet uitgebreid ingegaan op de infrastructuur. We weten immers allemaal dat Vlaanderen grote inspanningen doet met betrekking tot infrastructuur. U hebt daar ook naar verwezen.

U zegt ook dat uit een internationaal rapport zou blijken dat er geen concurrentieverstorende activiteiten zouden hebben plaatsgevonden. U hebt er nochtans zelf twee opgesomd. Ik heb er zelf ook een genoemd. Zo rijden de Oost-Europese chauffeurs onder de prijzen. Verder is er ook de crisis, die zich niet herstelt, wat ook concurrentieverstorend is. Ik heb vragen bij de manier waarop dit rapport tot stand is gekomen.

De oprichting van de werkgroep komt er na die actie, en dat is geen dag te vroeg. We kennen allemaal de problemen bij de binnenvaartsector. Die zijn meermaals besproken tijdens de bespreking van de beleidsbrief. Het is jammer dat er eerst dergelijke acties moeten plaatsvinden voor er een werkgroep voor deze sector wordt opgericht die met een aantal pertinente problemen wordt geconfronteerd.

Ik kijk uit naar 8 mei. Vraag is hoe alles concreet zal worden uitgevoerd. Ik denk dat het heel belangrijk is dat die sector verder wordt ondersteund. Zij hebben een heel belangrijke taak in het debat en in de zaken die te maken hebben met de modal split. De binnenvaart valt daar niet bij weg te denken.

Ik vraag me ook af in hoeverre die andere concurrentieverstorende problemen zullen worden opgenomen. Ik had het in mijn vraag over die Oostblokvrachtwagenchauffeurs. Zal dat probleem worden opgenomen in het rapport? Dat lijkt me een belangrijk element dat meteen in dit debat kan worden opgenomen. Het is een andere transportsector. Het ene werkt soms negatief door op het andere. Dit moet dan ook absoluut mee worden onderzocht.

Wanneer deze problemen deels worden opgelost, kan die werkgroep misschien ook meteen werk maken van de overheveling van de bevoegdheden inzake binnenvaart naar Vlaanderen. Kan dit verder worden besproken binnen die werkgroep, nu die toch tot leven is geroepen? Dat zou wel handig zijn.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor het uitgebreid antwoord. Met uw rapportering krijgen wij zicht op de stand van zaken voor de binnenvaartsector. Het verbaast me niet dat u zegt dat men u beschouwt als eerste aanspreekpunt. Wanneer men praat met de mensen van de binnenvaartorganisaties, dan blijkt dat die mensen momenteel hun weg veel minder goed vinden ten aanzien van de federale overheid. Dat geldt zowel op beleidsvlak als in verband met de administraties.

Wat de overheveling betreft van de bevoegdheden van de federale overheid naar Vlaanderen, zou het goed zijn om naar analogie met de Vlaamse spoorstrategie die u hebt aangepakt en uitgewerkt, de Vlaamse binnenvaartstrategie verder uit te werken. Daar moeten een aantal zaken in acht worden genomen waarvoor u ook in de toekomst bevoegd zult zijn.

Minister, een van de maatregelen die u in het verleden hebt genomen, is de aanwerving van transportdeskundigen. Er is wel wat vertraging geweest met de start van de aanwervingsprocedure. Wanneer die procedure een tijdje loopt, zou ik graag weten wat de resultaten daarvan zijn en of dat effectief werkt. Gebeurt er effectief een overheveling van het goederenvervoer naar het watertransport?

Ik heb ook een vraag gesteld over het creëren van een gelijk speelveld met andere transportmodi. Als men overleg heeft met mensen van de binnenvaartsector, dan wordt er soms gewezen op oneerlijke concurrentie die er zou zijn. Er wordt dan verwezen naar overheidssubsidies ten aanzien van andere transportmodi zoals het spoor.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik ben verheugd dat de Vlaamse Regering in dergelijke mate is betrokken bij het federale proces. Dat kwam af en toe iets minder goed uit de persartikelen. Het lijkt me in eerste instantie nuttig om een soort voortgangsrapportage te houden. Dit is immers maar een facet. Er is al vaker gesproken over de binnenvaart, maar dit sluit aan bij het brede belang van modal shift en hoe we onze transportstromen in de toekomst zullen regelen. De heer de Kort heeft er ook al naar verwezen dat er soms perverse effecten zijn van bepaalde Europese investeringsprogramma's. Dat zijn zaken die wij ook in deze commissie moeten kunnen aankaarten.

Ik heb nog twee bijkomende vraagjes. U spreekt over de aanmelding die in het verleden is gebeurd, in 2009 en 2010, van de crisis op Europees vlak. U zei toen dat daar toen geen concurrentievervalsing is vastgesteld. Hebt u er weet van of de maatregelen die Nederland nu heeft getroffen, nieuw zijn naar aanleiding van deze crisis? Of bestonden die maatregelen in verband met een overheidswaarborg voor 100 of 110 procent van het investeringsbedrag toen al?

U hebt het gehad over een aantal maatregelen die de sector zelf naar voren heeft gebracht waaronder de middelen die uit het sloopfonds zouden worden vrijgemaakt. U hebt echter niets gezegd over het nog steeds gehandhaafde verbod op interimarbeid, uiteraard te bespreken met de andere niveaus. Hoe staat u daartegenover? Is dat aan bod gekomen in het overleg met het federale niveau?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Van den Eynde, het is dus niet zo – en u hebt het wellicht niet zo bedoeld – dat er pas nu een werkgroep is opgericht en dat er de voorbije jaren niets is gebeurd.

Het FISN is zeer actief, ook in Vlaanderen. Een aantal zaken horen natuurlijk niet tot mijn bevoegdheid. In 2009 hebben we al overleg gehad met de vertegenwoordigers van de sector om een positie in te nemen rond de overcapaciteit. Gedurende alle voorbije jaren was er overleg met de financiële instellingen. In april 2012 is de beroepsorganisatie Ons Recht bij mij geweest. We hebben meegewerkt aan het opmaken van het Europese NAIADES-

binnenvaartbeleidsactieplan en aan de uitvoering van de maatregelen van de Europese Commissie in dat kader. Ook werd rond de vraag naar een marktobservatie meegewerkt aan het opmaken van een kostenmonitor. En in december 2012 werd een specifieke vergadering met jonge schippers belegd om hun verzuchtingen en bekommernissen te kennen en op te vangen. Daarom was onze aanwezigheid op die vergaderingen zo belangrijk: onze mensen zijn zeer vertrouwd met de problematiek en konden gemakkelijk helpen om de juiste formuleringen te vinden voor de teksten van het protocol.

Er is afgesproken om een programma van sociale maatregelen te maken. Er zijn nog een aantal zaken die men mij gemeld heeft. Als een binnenschip bijvoorbeeld in Zwitserland een loods aan boord neemt, moet die loods als personeelslid worden ingeschreven en later weer worden uitgeboekt want tijdelijke arbeid is niet toegestaan. Dat is heel vreemd. Men neemt niet altijd punctueel de juiste maatregelen. De binnenschippers hebben mij zo talloze verhalen verteld. De federale overheid heeft het engagement genomen om alles eens uit te klaren en de zaken die het werken op een normale manier onmogelijk maken, te hervormen. Daarom is in het protocol ook een uitdrukkelijk stuk rond sociale maatregelen opgenomen en niet alleen rond financiële zaken. Ik ben er niet voor bevoegd, maar de verschillende regeringen hebben zich geëngageerd om hier op een positieve manier aan mee te werken.

De studie van 2009 was geen Vlaamse studie, maar een internationaal onderzoek dat zegt dat er geen oneerlijke concurrentie is en geen structurele marktverstoring. Die studie is beschikbaar. Ik heb ze nu niet opnieuw gelezen, dus ik stel voor dat ik de link aan de commissiesecretaris bezorg zodat u de studie kunt raadplegen. Omdat er volgens de studie geen structurele crisis is, heeft men natuurlijk ook geen toelating gegeven om maatregelen te nemen. De situatie is nu anders zodat we zullen proberen alles te doen om ervoor te zorgen dat we bijzondere maatregelen kunnen nemen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik weet dat u een goed contact hebt met de mensen uit de sector, maar in hoeverre is de Federale Regering betrokken bij die onderhandelingen? De Vlaamse Regering en de Federale Regering hebben immers elk een aantal bevoegdheden.

Minister, u hebt niet geantwoord op mijn vraag over de Oostblokchauffeurs en over de overheveling van de bevoegdheden voor de binnenvaart naar Vlaanderen.

Minister Hilde Crevits: Ik ben dat inderdaad vergeten.

Het protocolakkoord van 24 april is uitgewerkt met de verschillende niveaus. We werken nu al samen met wie vandaag verantwoordelijk is, maar ook met wie in de toekomst verantwoordelijk is. Men houdt rekening met de bevoegdheden die herschikt zullen worden. Het is dus niet zo dat men zich in de werkgroepen enkel bezighoudt met de zaken op zijn eigen niveau. Daarom vond ik het ook zo belangrijk dat we persoonlijk aanwezig waren en dat we mee de acties ondersteunen. Tijdens het eerste gesprek voelde ik dat we moesten samenwerken en mee moesten overleggen met de staatssecretaris om misverstanden te vermijden. Iedereen heeft dus getekend en gaat naar de werkgroepen. In het FISN zitten ook vertegenwoordigers van de federale overheid.

Voor een aantal zaken ben ik vandaag niet bevoegd en zal ik ook in de toekomst niet bevoegd zijn, voor een aantal zaken zal ik wel bevoegd zijn. Vandaar dat we voor alle protocolafspraken op een gelijkwaardige wijze betrokken zijn.

Er is ook gesproken over het wegtransport. De aanmelding die nu wordt geschreven, gaat specifiek over de binnenvaart. Ik heb een aantal mails van mensen gekregen over het wegtransport en de prijsproblematiek. We nemen de problemen van de vrachtwagenchauffeurs ook op, maar niet geïntegreerd, omdat we eerst de aanmelding voor de binnenvaart zullen doen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, de problematiek van de Oostblokchauffeurs werd nochtans aangeduid als een van de oorzaken van de problemen van de binnenvaartsector. Ik vond het dus belangrijk om ze meteen mee aan te kaarten omdat ze concurrentieverstorend zijn voor de binnenvaartsector. Deze problematiek blijft nog steeds bestaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is goed dat de aanmelding gebeurt en dat andere landen zich aansluiten voor eventuele toekomstige noodsteun, maar het is ook belangrijk dat wordt nagegaan hoe het zit met de Europese voorschriften. Ik hoor vanuit de sector immers dat bepaalde extra voorschriften die worden opgelegd, tot onleefbaarheid leiden in de binnenvaartsector. Ik wil u vragen om dat mee te nemen bij de verdere werkzaamheden van de werkgroep.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik vermoed dat we daar in deze commissie wel een soort voortgangsrapportage van kunnen krijgen, voorzitter?

De voorzitter: Ik vind dat een goede suggestie. We zullen dat opnemen bij de regeling der werkzaamheden.

De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de opvolging van het verkeersveiligheidsbeleid
- 1514 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over dodehoekongevallen met zwakke weggebruikers
- 1524 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, vorige week werd tijdens de plenaire vergadering nogmaals verwezen naar de cijfers van het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), waaruit blijkt dat het aantal verkeersongevallen in 2011 gestegen was ten opzichte van 2010. Ondertussen blijkt dat België het hoogste aantal verkeersdoden kent in West-Europa. Het BIVV beschikt nog niet over de ongevallencijfers voor 2012, maar de meest recente gegevens vinden we wel terug in de verkeersbarometer van het BIVV.

De meest recente gegevens zijn de ongevallencijfers voor de maand maart 2012, waaruit blijkt dat het aantal ongevallen in maart 2012 na een eerdere toename in dalende lijn is. Het aantal doden kende een daling ten opzichte van maart 2011, maar de procentuele afname is vooral het gevolg van het feit dat het aantal doden in maart 2011 hoog was. Het aantal ongevallen was echter wel in stijgende lijn. Het is niet duidelijk waar de ongevallen te betreffen waren en wat de oorzaak is. Een degelijk ongevallenregistratiesysteem ontbreekt nog steeds.

Opmerkelijk is wel dat, althans in de maand maart 2012, het aantal ongevallen 's nachts, zowel in het weekend als in de week, blijft afnemen. Die positieve tendens was enkel in Vlaanderen vast te stellen. Even opmerkelijk is dat het aantal ongevallen met jonge bestuurders blijkt af te nemen, terwijl in 2011 de alarmkreet inzake ongevallen door jonge autobestuurders nog fel weerklonk.

De zwakke weggebruiker blijft werkelijk de zwakke weggebruiker. Ondanks de afname van het aantal dodelijke slachtoffers, blijft het aantal ongevallen met zwakke weggebruikers stijgen. Kortom, de verkeersbarometer van het BIVV is interessant om een aantal tendensen waar te nemen, al mogen we niet voortgaan op een maandrapport. Een jaarlijks overzicht is daarom absoluut noodzakelijk om een correcter beeld te hebben van de verkeersveiligheid op onze wegen. Maar het blijft nog even wachten op ongevallencijfers voor het jaar 2012.

Staatssecretaris Wathelet kondigde aan dat hij alvast de neprijscholen wil aanpakken en de rijopleiding wil hervormen. Maar ook op Vlaams niveau zijn bijkomende inspanningen noodzakelijk.

In antwoord op een aantal actuele vragen op 7 maart 2012 liet u weten dat u snel met staatssecretaris Wathelet de handen in elkaar wilt slaan en er samen met de politiediensten en verzekeringsmaatschappijen voor wilt zorgen dat we sneller gegevens krijgen en goede analyses kunnen maken. Ook de handhaving verdiende een betere opvolging.

Ondanks het feit dat er de laatste jaren een sterke vooruitgang is geboekt inzake het ontwerp van verkeersveiligheidsvoorzieningen in voertuigen, blijft het aantal ongevallen in ons land jammer genoeg zeer hoog. En dus dringen nieuwe initiatieven zich op. In hoeverre bent u tot een overleg kunnen komen dat tot een betere ongevallenregistratie leidt? Welke vooruitgang is er geboekt? Welke maatregelen wilt u per doelgroep nemen om het risico op ongevallen te verminderen? Werden er ondertussen maatregelen genomen in het kader van de Europese richtlijn voor onze TEN-wegen (Trans-Europees Netwerk)? Hoe evalueert u het federale verkeersveiligheidsplan? Is het complementair met ons Vlaams Verkeersveiligheidsplan en werd het vooraf afgetoetst met de Vlaamse Regering, zoals beloofd door staatssecretaris Wathelet?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, naar aanleiding van een dodelijk fietsongeval in Dendermonde wil ik de problematiek van de kwetsbare weggebruiker, die fietsers nog steeds zijn, opnieuw aanhalen. Op 14 februari 2013 kwam een 54-jarige vrouw om het leven na een aanrijding door een vrachtwagen. Hoewel het in dit specifieke geval wellicht niet om een dodehoekongeval ging, blijkt uit cijfers van het BIVV uit 2012, waar mevrouw Van den Eynde al naar verwees, dat het in de helft van de aanrijdingen tussen een vrachtwagen en een zwakke weggebruiker toch om een dodehoekongeval gaat.

De studie stelt enkele belangrijke oorzaken vast. Fietspaden en kruispunten blijken vaak niet veilig te zijn en vrachtwagenchauffeurs hebben een verkeerd kijkgedrag aan kruispunten, waardoor ze fietsers niet opmerken. Op federaal niveau probeerde men met aanpassingen aan de voertuigen, met spiegels en camera's, het probleem terug te dringen, maar vandaag blijkt dat niet voldoende te zijn. Er is ook nood aan een aangepaste infrastructuur.

In uw beleidsbrief gaf u aan dat de promotie van de fiets moet samengaan met een veilige verkeersinfrastructuur voor de zwakke weggebruiker. In 2013, zo stelde u in uw beleidsbrief, wilt u projecten ondersteunen die verschillende doelgroepen actief betrekken bij de dodehoekproblematiek.

Een tweede aspect dat ik uit het ongeval in Dendermonde haal en waarover ik vaak vragen krijg, is het gegeven van een nieuwe weggebruiker: de elektrische fietser. Deze weggebruiker is doorgaans ouder – hoewel cijfers van de aankoop van elektrische fietsen aangeven dat er nu ook jongere mensen een dergelijke fiets kopen – en rijdt vaak sneller dan een gewone fietser. Deze nieuwe weggebruiker vraagt misschien zelfs om een aangepaste infrastructuur. Ik ben zelf nogal een fervent fietser en ik sta af en toe versteld hoe snel een elektrische fietser vooruitgaat. Ik heb het genoeg gehad, in de zin van een ervaring op te doen, om een nieuw type van elektrische fiets te proberen, die perfect in de winkel verkrijgbaar is. De fiets verdubbelt de kracht die je zelf zet, waardoor ik gemakkelijk aan 50 kilometer per uur kwam, minister.

In het kader van de 2020-doelstellingen is het de bedoeling om in 2020 tot een van de meest verkeersveilige regio's van Europa te behoren. Minister, welke projecten worden er in 2013 uitgevoerd in kader van de dodehoekproblematiek? Welke doelstellingen stelt u daarbij voorop? Uit bovenstaande studie van het BIVV blijkt dat er meer dodehoekongevallen voorkomen in de bebouwde kom. Op welke manier wilt u vrachtwagens uit de bebouwde kom weren? Op welke manier voert u een proactief beleid om gevaarlijke kruispunten en fietspaden aan te pakken? Ook had ik graag uw mening gehoord over de nieuwe weggebruiker, de elektrische fietser: hoe kijkt u daarnaar?

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

De heer Steve D'Hulster: De heer Rzoska wijst op een nieuw fenomeen. Op fietspaden krijg je een trage en een snelle weggebruiker. Mensen met een elektrische fiets maar ook sommige wielertoeristen kunnen een snelheid halen die de andere aanwezigen op het fietspad danig in de war kan brengen, zeker in combinatie met die lelijke pakjes die ze meestal aan hebben. Ik ben er zelf ook schuldig aan. *(Gelach)*

Ik vind dat dus een heel interessante vraag. Daarbij, minister, vraag ik me af hoe het staat met de voortgangsrapportage van het verkeersveiligheidsplan. Is dat recent voorgesteld aan de regering of wat is de timing in grote lijnen?

Met betrekking tot de dode hoek, wijs ik erop dat we in Vlaanderen nu een twintigtal spiegelafstelplaatsen hebben. In hoeverre hebt u er zicht op of die worden gebruikt? Of blijven die meestal leeg?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: We hebben hier een resolutie ingediend in verband met verkeersongevallenregistratie en -analyse. Mevrouw Van den Eynde heeft er ook naar verwezen. We hebben al een aantal keer in de commissie gezegd dat het terecht is om opnieuw de vraag te stellen naar een adequate en snelle registratie van die verkeersongevallen. Dat blijkt toch een goed hulpmiddel om het beleid rond verkeersveiligheid te evalueren, eventueel een nieuwe richting te geven of het beleid te enten op nieuwe gegevens. Ik weet dat u werkt aan de verkeersongevallenregistratie en aan een uitvoering van de resolutie, toch doe ik nog eens de oproep om daarover op een redelijke termijn overleg te plannen en een rapportage naar deze commissie te brengen.

Een andere bedenking heeft betrekking op de spiegelafstelplaatsen, waarnaar de heer D'Hulster ook heeft verwezen. Persoonlijk ben ik een grote voorstander van het beleid met gerichte maatregelen voor meer verkeersveiligheid voor onder meer vrachtwagens. De spiegelafstelplaatsen hebben wel een effect, denk ik, maar ik vraag me af hoe dat berekend kan worden of concreet kan worden gemaakt. Onlangs heb ik een schriftelijke vraag ingediend, die nog moet worden beantwoord, om te polsen naar cijfers van onder meer de impact van spiegelafstelplaatsen en andere technische maatregelen voor verkeersveiligheid van vrachtwagens. Dat zijn misschien nuttige cijfers om af te wachten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, er wordt een heel brede problematiek aangekaart. Ik zal starten met de verschillende vragen over de ongevallenregistratie en -analyse. Mevrouw Jans, die ondertussen vertrokken is, heeft daarover een vraag om uitleg gesteld, die hier is besproken op 21 februari 2013. Toen is de laatste stand van zaken gegeven. Er wordt samengewerkt met alle andere diensten, want de registratie van de ongevallen blijft een federale bevoegdheid.

Midden vorig jaar werd de taskforce ongevallenregistratie opgericht. Die kwam half februari 2013 voor een derde keer bijeen. U krijgt dus vrij recente informatie. Wie zit daar in? Centrex Wegverkeer, de federale politie, de Vaste Commissie van de lokale politie, het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), het Steunpunt Verkeersveiligheid en de

Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI), de diensten van de FOD Economie en de FOD Justitie. Iedereen die er zijn ding over moet doen, zit er in. Wij hebben dat wel opgericht.

In samenspraak met al die partijen wordt er naar oplossingen gezocht. Er loopt een praktijkonderzoek met twee doelen: de verzameling van goede registratiepraktijken en de identificatie van het gebruik van efficiënte hulpmiddelen om de kwaliteit van de ongevalsregistratie op het terrein te verhogen. We zien dat niet alle politionele diensten vandaag op dezelfde manier registreren. Dat was een merkwaardige vaststelling. Het moet beter.

Anderzijds is er de monitoring en analyse van de doorstroming van de ongevalldata vanaf de start, om dan optimalisatievoorstellen te kunnen formuleren. We verwachten de resultaten binnenkort. Daarnaast is er nog het probleem van de ‘doden 30 dagen’, die de politieparketten traditioneel enkel aan ADSEI van de FOD Economie bezorgen en niet rechtstreeks aan de geïntegreerde politie. Dit voorjaar heeft de FOD Justitie voor het eerst de data over de ‘doden 30 dagen’ rechtstreeks aan de geïntegreerde politie bezorgd. Dat is een stap voorwaarts, omdat het anders steeds met heel veel vertraging toekwam. Het is de bedoeling om die specifieke data voortaan automatisch aan te leveren aan de geïntegreerde politie. De data gaan dus naar de FOD Economie en naar de politie.

Ondertussen schakelt de federale politie gradueel over naar het ICT-registratieprogramma ISLP, het registratiesysteem dat door de lokale politie wordt gebruikt. Als het federale en lokale niveau hetzelfde systeem gebruiken, betekent dat weer een vooruitgang. Daardoor zullen er bij de verschillende politiediensten geen verschillende ongevalregistratiesystemen meer in werking zijn. Binnen enkele maanden zal er dus nog slechts één systeem van registratie zijn. Dat was een van mijn grote problemen: als je aan de basis niet op dezelfde manier en correct registreert, is er een probleem.

Verder wordt er binnen de subwerkgroep Lokalisatie parallel gewerkt aan een vernieuwing van het verkeersongevallenformulier. Vlaanderen heeft gevraagd daar een aantal extra gegevens in op te nemen. Als die niet opgenomen worden, kunnen wij achteraf nooit een fatsoenlijke analyse doen. Er wordt dus gewerkt aan de vernieuwing binnen het ICT-registratieprogramma, zodat dit een betere en eenduidigere registratie van de verkeersongevallen toelaat. Zo zal het gebruik van de XY-coördinaten mogelijk worden. XY-coördinaten laten toe om op een geautomatiseerde manier specifiek te bepalen waar een ongeval gebeurd is. Men wil ook een pinpointsysteem introduceren op die kaarten, zodat verkeersongevallen rechtstreeks op de kaart visueel kunnen worden voorgesteld. Er worden dus stappen voorwaarts gezet.

Dat alles leidt ertoe dat we op het vlak van de juiste en volledige lokalisering van verkeersongevallen aan een inhaalbeweging bezig zijn. Mevrouw Van den Eynde, ik hoop dat het u een plezier doet, al zult u nog niet helemaal gelukkig zijn. We proberen echt om zaken structureel opgelost te krijgen, zodat bepaalde geografische ongevalanalyses sneller en met meer recente data kunnen gebeuren.

Momenteel – we zijn nu 2013 – beschikt het departement MOW over de gelokaliseerde definitieve ongevalldata tot en met 2010. Tegen de zomer worden de gelokaliseerde definitieve ongevalldata van 2011 verwacht. Er zit dus nog steeds twee jaar vertraging op. Nogmaals: vertraging is één ding, maar correcte, geautomatiseerde invoering van ongevalgegevens en correcte formulieren, is het tweede ding dat nodig is om tot een goede analyse te kunnen komen. Ik ben niet negatief, ik vind dat het overleg goed verloopt. We komen echter heel wat obstakels tegen. Je moet ervoor zorgen dat alle diensten hetzelfde systeem gebruiken, dat de juiste dingen worden ingevoerd, dat de ‘doden 30 dagen’ sneller in het systeem raken enzovoort. We zijn er dus nog niet, maar het gaat wel vooruit.

Bij de actuele vragen tijdens de plenaire vergadering van vorige week, zijn we er al even op ingegaan. Ik verwijs ook naar de beleidsbrief. Het verkeersveiligheidsbeleid was vroeger gebaseerd op drie pijlers, maar ik heb er vier van gemaakt: infrastructuur, handhaving, educatie en sensibilisering en ten slotte evaluatie. De evaluatie maakt voor mij onlosmakelijk deel uit van het verkeersveiligheidsbeleid. Het verkeersveiligheidsplan vormt daarbij het inhoudelijke kader. Mijnheer D'Hulster, nog voor de zomervakantie zult u de aanvullende rapportage krijgen. Ik heb het verleden week voor het eerst informeel ontvangen. Er moet nog een en ander aan worden gewijzigd, maar u mag het voor het zomerreces verwachten.

In het verkeersveiligheidsplan worden zes maatregelengroepen gedefinieerd. We moeten doelgericht gaan werken en maatregelen nemen. We moeten aandacht hebben voor elke leeftijdsgroep, van jong tot oud, met bijzonder veel aandacht voor die doelgroepen die nog steeds oververtegenwoordigd zijn in de ongevallenstatistieken, namelijk de jongeren – zeker uit het secundair onderwijs –, beginnende autobestuurders, motorrijders en senioren. Ik heb net een Belga-bericht binnengekregen waarin staat dat wereldwijd een op vijf van de dodelijke verkeersslachtoffers voetgangers zijn. Dat vind ik persoonlijk erg veel. Ik heb dat cijfer wel nog niet kunnen analyseren.

Ik geef enkele concrete voorbeelden: de Grote Verkeerstoets, het Grote Fietsexamen, begin volgend schooljaar het Grote Voetgangersexamen enzovoort. We willen de humaniorastudenten dus echt sensibiliseren. Naar aanleiding van mijn uitspraken in de plenaire vergadering en de reactie van de heer Dirk Peeters – die zei dat zo'n examen misschien belachelijk leek – heb ik een aantal reacties gekregen van scholen. Zij zijn zeer sterk voorstander van een geïntegreerd voetgangersexamen naar analogie van het fietsexamen. Zij vinden dat zeer belangrijk. Ze willen een gelijkaardig kader aanreiken zoals bij het fietsexamen en denken dat dat een grote sprong voorwaarts zou zijn. Nog andere initiatieven zijn Slimme Mobiele Scholen, Rijbewijs op School, een opstartweekend motorrijden enzovoort. Ons opstartweekend van dit jaar was niet zo goed qua opkomst. Dat had niets te maken met de inzet van de organisatie, maar alles met het weer dat verschrikkelijk was: het vroom stenen uit de grond. De motorrijders hadden geen zin om buiten te komen. Het is jammer van de geleverde inspanningen. Het weekend is niet in het water, maar in de diepvries gevallen. Ten slotte is er nog het Truckveilig Charter en de sensibilisering van fietsers over de gevaren van de dode hoek. Wij investeren volop in fiets- en motorvriendelijke infrastructuur en in het wegwerken van gevaarlijke punten. Dan moet er een groot luik handhaving zijn, dat ook een rol speelt.

Volgens de beleidsbrief 2012-2013 moesten een aantal projecten in 2013 worden uitgevoerd. Doel één was de kennis van de dode hoek en de risico's die daaraan verbonden zijn verhogen, zowel bij zwakke weggebruikers zelf, vooral fietsers, als bij vrachtwagenchauffeurs en transportbedrijven. We ondersteunen projecten van de Fietzersbond en van Transport en Logistiek, met als doel het aantal dodehoekongevallen te beperken.

Ik ben zelf op bezoek gegaan naar scholen waar Transport en Logistiek praktijktests doet met de kinderen. Het is zeer verbazingwekkend, maar kinderen beseffen het pas als je een tekening maakt op de grond, zeker als het gaat om rechtsaf slaan. De vrachtwagen slaat rechtsaf, en dan kun je niet weg. Voor kinderen moet je op het terrein uitleggen wat er dan gebeurt. Sensibiliseren in het wilde weg heeft geen zin. Ze snappen pas wat het probleem is, als ze er ermee worden geconfronteerd.

Er zijn heel veel opleidingssessies. Spiegels afstellen van de vrachtwagens is een belangrijk initiatief, maar we moeten dat opvolgen. Heel wat bedrijven zijn zo vriendelijk een deel van hun terrein af te staan om het te laten gebruiken. Het moet dan wel worden gebruikt natuurlijk. Ik heb mijn diensten gevraagd om dat te bekijken en een bevraging te doen bij de bedrijven zelf, want een goed afgestelde spiegel kan al veel problemen verminderen.

We kunnen ook op het gebied van de infrastructuur het risico van de dodehoekongevallen inperken. Ik zei daarnet dat het grootste probleem de fietsers zijn. Een van de dingen die we

aan verkeerslichten doen, is zorgen voor een voorstart in plaats. De stopstreep voor fietsers en voor auto's en vrachtwagens wordt op een asymmetrische manier aangebracht. Je laat de fietsers vooraan staan en de vrachtwagens moeten erachter. Dan is het risico op een dodehoekongeval natuurlijk kleiner, want de fietser zit niet meer in de dode hoek. Zo simpel is het. De fietser staat dan niet naast, maar voor de vrachtwagen. We proberen daarin te investeren.

Ook kunnen dodehoekongevallen eventueel voorkomen worden door de voorstart in de tijd, waarbij de fietser eerder groen licht krijgt dan het gemotoriseerde verkeer. Dat is bij ons totaal nog niet ingeburgerd. Met onze verkeerslichten moeten we het verkeer beter laten doorstromen. We hebben daar veel werk aan de winkel. Met de computer die we aankopen in Antwerpen, kunnen we misschien een pilootproject maken.

De aanleg van een fietsopstelvak, de fietsopstelstrook, aan een kruispunt met verkeerslichten kan ook een oplossing bieden. De voorstart in plaats is zonder verkeerslichten, maar de fietsers staan voor het andere verkeer, dus uit de dode hoek. Het opstelvak vind je aan verkeerslichten. We werken volop aan oplossingen voor het probleem dat ondanks alle inspanningen nog bestaat.

Hierin zijn de gewone zijstraatjes nog niet inbegrepen. Een vrachtwagen rijdt op een hoofdweg met daarnaast een fietspad en wil rechtsaf slaan. Een van mijn vrienden is zo om het leven gekomen. Er zijn vandaag nog situaties waarin je in de dode hoek van een vrachtwagen kunt terechtkomen, maar we proberen er echt wel rekening mee te houden.

Een probleem vandaag is dat vrachtwagens niet altijd routes volgen die geschikt zijn voor het doorgaande vrachtverkeer. U weet dat ik het vrachtroutenetwerk met veel zweet en tranen probeer te vervolledigen. In een aantal regio's bestaat dat al. Ik ben niet van plan om Vlaanderen vol extra verkeersborden te zetten met het vrachtroutenetwerk. Dat het netwerk er is, is oké, maar we moeten samenwerkingsakkoorden krijgen met de gps-operatoren om ervoor te zorgen dat de voorkeurroute automatisch in de gps zit, en dat andere routes totaal worden ontmoedigd. Anders heeft het geen zin om op elk kruispunt van Vlaanderen een groot bord te zetten voor het vrachtroutenetwerk. Ik heb hierover in deze commissie op 21 februari 2013 een vraag om uitleg van mevrouw Smaers beantwoord.

Hoe gaan we proactief gevaarlijke kruispunten en fietspaden aanpakken? Ik heb geprobeerd enkele voorbeelden te geven van oplossingen die we zoeken, zeker in het kader van de dode hoek. Hetzelfde voor wat fietspaden, tunnels en bruggen betreft. Zo kom ik bij de kritiek van de Fietsersbond. Die heeft gelijk als hij zegt dat het netwerk volledig robuust moet worden.

Op dit ogenblik zitten in mijn geïntegreerd fietsinvesteringsprogramma een aantal bruggen en tunnels die onder of voorbij gevaarlijke wegen gaan. Dat op zich kan al een oplossing bieden voor de schoolgaande jeugd die een ondergeschikte weg gebruikt zonder de hoofdweg te moeten oversteken. Ze gaan erover of eronder, en dat creëert een grotere verkeersveiligheid. We zetten ongeveer 100 miljoen euro in voor allerlei zaken, maar er is nog veel werk aan de winkel.

Ik erken dat de elektrische fiets aan een zeer stevige opmars bezig is. Er zijn nog geen cijfers over de verkoop van elektrische fietsen in ons land. In Nederland zijn al meer dan 1 miljoen elektrische fietsen in omloop. Het aantal elektrische fietsen in de totale verkoop bedraagt daar al meer dan 15 procent.

Vorige zomer ben ik gaan fietsen in Nederland. Als zo'n elektrische fiets je voorbijsteekt, dan is dat niet zo aangenaam. Ik weet dat men heel boos is op Vesparijders. Die mogen op een aantal plaatsen ook op die fietspaden rijden. Dan zie je al die fietsers woedend kijken. Ik heb dat ook al eens gedaan met een Vespa, vandaar.

Nederland zal daar dus ook mee worden geconfronteerd. U moet eens gaan fietsen in Zeeland: het is er één grote file op die fietspaden. Het verschil in snelheid is spectaculair. Ik

maak me soms ook zorgen als men dat promoot voor senioren, zeker bij bepaalde types fietsen. Als ik de snelheid ervan zie, dan zou ik mijn vader daar niet zo graag op zien zitten, en mijn grootvader al zeker niet. Het zijn natuurlijk heel robuuste modellen, maar ik heb al modellen gezien die verrassend snel zijn en die zeker te snel optrekken.

Met de stijging van het aantal verkochte elektrische fietsen zal uiteraard ook de bezorgdheid over de verkeersveiligheid een terecht aandachtspunt zijn. Van de fietsslachtoffers die van juli 2011 tot juni 2012 in Nederland op de spoedafdeling moesten worden behandeld, reed 13 procent met een elektrische fiets. Dat is toch al een op tien. Er belandt een groter aandeel van zulke fietsers op de spoedafdeling dan er verhoudingsgewijs mensen fietsen in Nederland. VeiligheidNL deed een onderzoek bij slachtoffers van fietsongevallen die op de spoedafdeling waren beland. Vroeg men hun hoe het ongeluk was gebeurd, dan bleek dat elektrische fietsers vaak hun evenwicht verliezen bij het op- en afstappen in vergelijking met gewone fietsers. Van de elektrische fietsers gaf 17 procent verder aan dat het rijden op een elektrische fiets een rol heeft gespeeld bij het ongeval. Nu vindt men het ook in Nederland nog te vroeg om daar al grote conclusies uit te trekken, maar uiteraard moet daar wel rekening mee worden gehouden.

Elektrische fietsen mogen slechts een trapondersteuning tot 25 kilometer per uur hebben, en een maximaal vermogen van 250 watt. De secretaris merkte dat ook al op. In dat geval worden ze gelijkgesteld met gewone fietsen. Mijnheer Rzoska, dat zal u zeker sterk interesseren. Als u er een had tot 50 kilometer, dan was dat ofwel een opgefokt model ofwel geen fiets, maar iets anders.

Het rijgedrag en de uitrusting van die fietsen is vergelijkbaar met dat van gewone fietsen, maar die trapondersteuning vereist toch wel enige gewenning en zorgt ook voor verrassingen. Het zwaartepunt van de fiets is anders. In combinatie met snelheid gedraagt een dergelijke fiets zich anders. Men moet daar dus echt wel voldoende ervaring mee opdoen. Zeker senioren zijn gebaat bij gewenningscursussen. Ze laten zich het best ook zeer goed informeren als ze zo'n elektrische fiets aankopen, als het gaat over de vraag welke type ze wensen.

In Vlaanderen hebben we nog geen onderzoek verricht naar het verband tussen het gebruik van elektrische fietsen en de richtlijnen voor de aanleg van infrastructuur, maar ik heb wel aan de fietsmanager gevraagd om bij de herziening van het vademecum, die nu gaande is, rekening te houden met een aantal nieuwe trends. Daar hoort onder meer het elektrisch fietsen bij, maar ook het toenemend gebruik van bakfietsen, die veel meer plaats innemen. Nu bestaan er ook elektrische bakfietsen. Die komen er ook aan. U moet zich dat voorstellen op een fietspad. U begrijpt wat ik bedoel.

Mijnheer Rzoska, bij de ontwikkeling van nieuwe fietsroutes, zoals de snelwegen, wordt momenteel al uitgegaan van een breedte van 3 meter voor een fietsweg, niet alleen omwille van het verwachte grotere aantal fietsers, maar ook om rekening te houden met een ander rijgedrag bij elektrisch fietsen en bakfietsen.

Mevrouw Van den Eynde, dan was er nog uw vraag over de TEN-wegen. Ik verwijs ter zake naar het ontwerp van decreet met betrekking tot de veiligheid van de verkeersinfrastructuur dat is goedgekeurd door het parlement. Binnenkort zal onze administratie een beroep kunnen doen op gecertificeerde onafhankelijke verkeersveiligheidsauditoren. Die worden op dit ogenblik volop opgeleid. We hebben ook de Beoordelingscommissie Verkeersveiligheidsaudit, die al rechtsgeldig is samengesteld. We zijn ons dus volop aan het klaarmaken om al die kennis te vergaren. Ik denk dat dit instrument er ook voor zal zorgen dat de veiligheid op onze TEN-wegen erop vooruitgaat.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. De problemen die ik hier vandaag heb aangekaart, zowel met betrekking tot de binnenvaart als met

betrekking tot de verkeersveiligheid, raken niet opgelost, en dat in grote mate omdat in het verleden een aantal problemen federaal onvoldoende werden aangepakt. Federaal krijgt men die zaken maar niet geregeld, zodat wij in Vlaanderen met een aantal al langer bekende problemen kampen, bijvoorbeeld met betrekking tot de ongevallenregistratie of met betrekking tot de binnenvaart.

Ons voorstel van decreet over die Vlaamse ongevallenregistratie en -analyse was alleszins noodzakelijk om de druk op de ketel te zetten. Dat heeft er toch toe geleid dat u blijft aandringen bij de federale overheid om een aantal initiatieven te nemen met betrekking tot die eenvormigheid bij die registratie, zodat er ook een betere ongevallenanalyse kan gebeuren.

We hebben in het verleden ook al meermaals vragen gesteld over de dodehoekongevallen. Het is ook een beetje een stokpaardje van mij. U weet dat. Ik was ook aanwezig bij de opening van de spiegelafstelplaats in Waarloos. Een bedrijf stelt daar zijn bedrijventerrein voor een groot deel ter beschikking van alle transporteurs die hun spiegels goed willen afstellen, zodat er niet te veel dodehoekongevallen kunnen gebeuren. Ik vind het knap dat dergelijke bedrijven daaraan meewerken, maar ik heb gehoord dat de respons niet zo groot is. Ik heb dat in het verleden ook al eens gezegd. Er is dan een campagne opgestart, samen met de transportsector. Is er nog een evaluatie geweest van die campagne? U hebt daarnet gezegd dat u uw diensten ook de opdracht zult geven om daar eens naar te informeren. Het lijkt me belangrijk dat er misschien opnieuw een oproep komt in de transportsector om de transporteurs te overtuigen van het nut van dergelijke afstelplaatsen.

Educatie blijft een heel belangrijk element bij de bestrijding van die dodehoekongevallen. We hebben het er al over gehad: de schoolgaande jeugd moeten we heel goed kunnen begeleiden en wakker schudden als het gaat over de gevaren van die dode hoek bij vrachtwagens. De voormelde transporteur met die spiegelafstelplaats in Kontich zet zijn vrachtwagen in het midden van het centrum, zodat alle kinderen zelf in die vrachtwagen kunnen kruipen en kunnen zien welke hoek die transporteur niet kan zien.

Er was in het verleden ook een vraag over educatie van senioren. Hebt u daarvoor al iets opgestart? Ik heb begrepen dat er een aantal gemeentebesturen zijn die een fietspark hebben geopend waar senioren kunnen komen oefenen of educatie krijgen. U verwees er zelf ook naar dat het niet vanzelfsprekend is om een elektrische fiets te hanteren. Ik weet dat een aantal gemeentebesturen hier heel actief aan willen meewerken. Ik meen dat het een goed initiatief is, dat u als minister van Mobiliteit alleen maar kunt ondersteunen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, alleszins bedankt voor het uitgebreide antwoord. Het is inderdaad een brede problematiek.

U hebt een aantal mogelijkheden opgesomd en u bent ermee bezig op het vlak van infrastructuur. De dode hoek kan niet vermeden worden, maar het probleem kan voor een stuk worden opgelost door infrastructuur te grijpen op kruispunten, waardoor fietsers veel zichtbaarder zijn. U hebt ook verwezen naar de slimme verkeerslichten en misschien zit daar ook een oplossing in. Ik heb op bepaalde kruispunten al gezien dat men eerst het fietsverkeer laat overgaan en pas dan aan het auto- en vrachtverkeer toestaat om naar rechts af te slaan, terwijl de fietsers rood krijgen. Ook op die manier kunnen we dodehoekongevallen vermijden. Ook uw opmerking over gps en vrachtroutenetwerk is heel belangrijk. Het is een problematiek die we moeten opvolgen, maar die toch in uw beleid zit.

Ik ben blij dat u ook aan het werk bent wat betreft de elektrische fiets. Ik dacht eigenlijk dat de meeste elektrische fietsen gewoon trapondersteuning gaven en dat ze helpen op het moment dat men minder kracht heeft. Ik heb ondertussen wel degelijk op een fiets gezeten die men gewoon in de winkel kan kopen. Het was er een van een Zwitsers merk, Flyer, dat gespecialiseerd is in elektrische fietsen. Vanaf de eerste trap die men doet, geeft de fiets bij

wat de fietser doet. Het is een fiets die gewoon in de fietswinkel te koop is. Ik had eerder het gevoel dat ik op een brommer zat dan op een fiets.

Ook ik zie regelmatig cijfers opduiken in de media over fietsverkopers en elektrische fietsen. Ik heb zelf eens bij mij in de buurt cijfers opgevraagd bij een aantal fietsverkopers, want ook ik, mijnheer D’Hulster, ben een fervent fietser die af en toe in een spuuglelijk pakje over de Vlaamse wegen dendert. Een aantal fietsverkopers in mijn buurt stellen dat momenteel 25 tot 30 procent van de nieuwe fietsen die ze verkopen, elektrische fietsen zijn. Ze zijn stevig in opmars, we zullen in de toekomst moeten bekijken hoe we ermee omgaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik ben het eens met de opmerkingen die gemaakt worden en ik heb de vragen opgeschreven.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■