



Vlaams
Parlement

vergadering **C229 – OPE21**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 6 juni 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over goederenspoorlijn 11 - 1702 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vervoer van gevaarlijke stoffen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren - 1785 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een substantiële verhoging van het aantal flitspalen - 1741 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onbemande camera's - 1763 (2012-2013)	11
■	

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Dirk Van Mechelen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over goederenspoorlijn 11 - 1702 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vervoer van gevaarlijke stoffen naar aanleiding van de treinramp in Wetteren - 1785 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Van Mechelen heeft het woord.

De heer Dirk Van Mechelen: Voorzitter, minister, collega's, met de treinramp in Wetteren werd ook het debat met betrekking tot de doortocht van transporten met gevaarlijke producten door woonwijken weer aangewakkerd. Uiteraard is het niet steeds evident om alternatieve routes te ontwikkelen, maar in het geval van goederenspoorlijn 11 is het 'a piece of cake' omdat daarvoor letterlijk alles voorhanden is.

Spoorlijn 11 loopt, zoals u weet, in de middenberm van de A12 tot aan de Noordlaanbrug bij BASF. De lijn stopt dus eigenlijk op enkele kilometers van de Nederlandse grens. Het is vrij eenvoudig om die spoorlijn door te trekken naar Nederland. Daardoor kan wat dagelijks gebeurt, namelijk het laden van gevaarlijke spoorwegtransporten in het rangeerstation van Antwerpen Noord om ze dan te vervoeren langs Ekeren, Kapellen, Mariaburg, Kalmthout en Essen in de richting van Roosendaal in Nederland, worden afgeleid via goederenspoorlijn 11 naar Nederland.

En u zou denken dat daarvoor het akkoord nodig is van twee partijen. Ik herinner me echter dat op 24 december 1996 niemand minder dan onze federale minister Daerden samen met mevrouw Jorritsma van het paarse kabinet in Nederland, de overeenkomst tekende over de doortocht van de hogesnelheidslijn langs de gemeente waarvan de voorzitter vele jaren lang burgemeester is geweest, namelijk door het Peerdsbos van Brasschaat. In datzelfde akkoord, dat verdragsrechtelijk is afgesloten met Nederland, staat ook dat Nederland zijn akkoord betuigde met het doortrekken van goederenspoorlijn 11 vanuit de Antwerpse petrochemie-cluster richting Nederland, waardoor het ommetje via de heel dichtbewoonde noordregio van Antwerpen kan worden vermeden.

Ik zou zeggen: geen overbodige luxe voor wie betrokken was bij de rampenbestrijding van het zware ongeval in 1990 in Mariaburg. Jammer genoeg was ik daar toen bij betrokken in een andere hoedanigheid. Wie het meegemaakt heeft, kon zich de gebeurtenissen in Wetteren dag na dag voorstellen. Het was ook daar dat we er dankzij de hulp van bedrijfsbrandweer van BASF in geslaagd zijn om grote malheuren te vermijden.

Collega's, de trein die in Wetteren ontspoord is, reed twee uur daarvoor door de gemeente Kapellen. Aangezien er nogal wat gerangeerd moet worden in Kapellen om voorrang te geven aan het reizigersvervoer, is een dergelijk risico bij wijze van spreken iedere dag mogelijk.

Het was eigenlijk met het oog daarop dat we er als toenmalige Vlaamse Regering in 1991 in geslaagd waren om goederenspoorlijn 11 op te nemen in het prioriteitenprogramma van Vlaanderen voor het investeringsprogramma 2001-2010 van de NMBS. Ik heb de aanbevelingen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) van 29 januari 2001 nog eens van onder het stof gehaald. Daarin staat op bladzijde 5: "Voor een aantal investeringsprojecten in Vlaanderen, moeten de werken binnen de 10 jaar worden aangevat. Het gaat om de volgende projecten (...)" En dan staat daar een opsomming met onder meer: "de verbinding goederenlijn 11 in de Antwerpse haven en industriegebied met het Nederlands spoorwegnet". De laatste vier zijn zelfs nog niet opgenomen in de programmatie van de NMBS.

Sommige ‘oud-strijders’ zullen zich herinneren dat we toen de legendarische besprekingen hebben gehad met de Federale Regering. De onderhandeling duurde exact drie dagen en twee nachten, zonder stoppen. Het is na die onderhandelingen dat onze toenmalige premier in Gent uit de bocht vloog en in het ziekenhuis terechtkwam. Dat was het einde van die onderhandeling. Ik herinner me dat we ’s morgens rond vier uur, half vijf uiteindelijk tot een akkoord zijn gekomen nadat de Federale Regering bereid was om het systeem van de co- en prefinanciering in de samenwerking te schrijven. We waren zover dat goederenlijn 11 op het juiste spoor werd gezet om gerealiseerd te worden. Tot mijn grote spijt is dit niet gelukt in de realisatie van dit investeringsprogramma.

Ik was natuurlijk bijzonder geschrokken, minister, toen ik het persbulletin van de Vlaamse Regering van 8 februari 2013 las waarin letterlijk staat: “Vandaag keurde de Vlaamse Regering op voorstel van Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, Hilde Crevits, de Vlaamse spoorstrategie goed.” Er staat ook letterlijk in: “Daarnaast is het ook noodzakelijk om de toegang van de Vlaamse economische poorten te verbeteren. Om toekomstgericht te kunnen inspelen op het toenemend personen- en goederenvervoer moet ons dicht transportnetwerk worden geoptimaliseerd.” U spreekt ook van het centraal stellen van de reiziger met “stipter en betrouwbaarder personenvervoer”. U stelt ook: “Goederenvervoer per spoor is belangrijk voor de Vlaamse economische poorten.” En u somt dan een aantal prioritaire projecten op, 51 om juist te zijn, maar ik vond daar goederenspoorlijn 11 niet in terug. Ik vroeg me af, met Maria-burg en nu ook Wetteren in het geheugen, wat de Vlaamse Regering uiteindelijk bezielde heeft om deze cruciale verbinding met Nederland niet te realiseren op een zo kort mogelijke tijd.

Minister, ik heb een paar vragen. Op basis van welke argumenten werd dit als prioriteit geschrapd?

We mogen nu ook naar de intenties van de ministers vragen, zo heeft het Bureau beslist. Bent u bereid om dit naar aanleiding van de ramp in Wetteren, waarbij nog eens de risico’s van chemische transporten door woonwijken bewezen zijn, te herbekijken en om de doortrekking van goederenspoorlijn 11 opnieuw hoog op de agenda te plaatsen? Binnen welke termijn zal dit gebeuren?

Denkt u dat een doortrekking mogelijk is?

Ik wil voor alle duidelijkheid stellen dat dit ook volledig past in uw eigen persbriefing van 8 februari. Als we het goederenvervoer van lijn 12, de huidige lijn Antwerpen-Roesendaal, kunnen verplaatsen naar lijn 11, zijnde via BASF naar Nederland, dan komt er extra capaciteit vrij op lijn 12, waardoor we lijn 12 zouden kunnen uitbouwen – want dat was onze droom – tot een soort RER-verbinding (Réseau Express Régional), een stadsnetwerk-verbinding vanuit de hele noorderregio, zoals we dat gerealiseerd hebben met het station in Brecht, dat ook gebruikmaakt van de hogesnelheidslijn, waarbij gemeenten als Brasschaat, Kalmthout, Kapellen en noemt u maar op, een snelle verbinding met Antwerpen zouden hebben. Daardoor zou het doortrekken van een aantal tramlijnen in de richting van het noorden absoluut niet meer nodig zijn. Het is immers te gek om een tramlijn vanuit Antwerpen door te trekken, terwijl de trein letterlijk aan onze voordeur passeert. De Lijn zou zich baseren – het vergt me altijd wat overtuigingskracht, maar er zijn hier vandaag eminente getuigen van het probleem – op het uitbouwen van bussen die een soort lus maken, ringbussen rond Antwerpen die een verbinding vormen met de stations, terwijl op lijn 12 een snel reizigersvervoeraanbod kan worden gecreëerd. Daardoor kunnen we besparen op de enorme kosten voor het doortrekken van de tramverbinding waar, bij mijn weten, in Ekeren, Brasschaat en Kapellen niemand op zit te wachten.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Ik wil het betoog van de heer Van Mechelen versterken en ook verbreden, ook naar aanleiding van het actualiteitsdebat over de treinramp in Wetteren.

Minister, geregeld gebeuren er in het Vlaamse Gewest ongevallen tijdens het transport van gevaarlijke stoffen, waarbij rampenplannen in werking worden gesteld om omwonenden te beschermen. Het lijstje wordt relatief indrukwekkend: het incident met de lekkende treintankwagen met 29 ton dimethylether in Mariaburg in 1990, het broomongeluk in Antwerpen op 4 maart 2004, de gekantelde vrachtwagen op de E313 in Wommelgem op 5 januari 2007, de gekantelde vrachtwagen op de E34 te Vrasene in april 2013 en het treinongeluk met acrylonitril te Wetteren in mei 2013.

Elke dag rijden ongeveer vijftig treinen met chemische stoffen door dichtbevolkte gebieden. Dat aantal zal volgens Infrabel alleen maar toenemen. Vandaag zijn er geen criteria en instrumenten in Vlaanderen om het risicobeeld van bekende knelpunten en flessenhalzen in het bestaande vervoersnet te evalueren, maar het vervoer van gevaarlijke stoffen op een veilige manier is toch wel heel belangrijk. Het kan dan ook niet dat belangrijke investeringen die nodig zijn om gevaarlijke transporten door woonwijken te vermijden, worden afgeblazen, zoals een tweede spoorontsluiting in Antwerpen.

Minister, op welke manier voert de Vlaamse Regering duurzaamheidsassessments uit die mogelijke rampen inschatten voordat ze een bepaalde ontwikkeling doormaken? Dit soort initiatieven zou kunnen voorkomen dat onvoldoende beveiligde tanks door dorpen razen.

In Nederland werd in juni 2012 in de Tweede Kamer een wet goedgekeurd betreffende het basisnet vervoer gevaarlijke stoffen, die dit jaar nog van kracht zou worden. Deze wet kwam er op basis van een gemeenschappelijk Vlaams-Nederlands rapport van de Rijn-Schelde Delta, onder de titel ‘Grensoverschrijdende afstemming vervoer gevaarlijke stoffen’ uit 2009.

Minister, in Vlaanderen staan we met de uitvoering nog nergens. Er werden enkel in het kader van Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu (TWOL) extra studies uitgevoerd. Waarom duurt dit in Vlaanderen zoveel langer dan bijvoorbeeld in Nederland? Hadden we niet samen met Nederland tot wetgeving moeten overgaan? Wanneer zullen we eindelijk het Nederlandse voorbeeld volgen, waar men veel van die prioriteiten en evaluaties in de wetgeving heeft ingebouwd? Zult u extra inspanningen doen om meer gevaarlijke vervoersstromen op de meest duurzame en veilige manier te laten verlopen? Zal er extra worden geïnvesteerd in vervoer over de binnenwateren en per spoor? Zo ja, wat betekent dit concreet voor de investeringen in goederenspoorlijnen die niet gepland zijn in het investeringsplan van de Belgische Spoorwegen, zoals de tweede spoorontsluiting van de Antwerpse haven en de optimalisatie van de spoorverbinding tussen Antwerpen en Gent? Is er intussen al duidelijkheid over de toekomst van deze projecten en wil de Vlaamse Regering zelf met middelen over de brug komen?

Goederenspoorlijn 11 – de verbinding Antwerpen-Rotterdam – waar het vorige grote spoorongeluk met chemische stoffen in 1990 in Mariaburg plaatsvond, werd al toegelicht. Deze lijn is op dit moment zelfs niet gepland in de Vlaamse spoorstrategie. Toch zou het realiseren van deze lijn een concrete oplossing betekenen voor risicotransporten langs lijn 12 tussen Essen en Antwerpen door bewoonde gebieden. Zult u naar aanleiding van het incident in Wetteren daar opnieuw op inzetten? Wordt hierover gesproken met Nederland? Wat denkt u over preventieve informatieverstrekking voor mensen die op zogenaamde piekpunten wonen?

Minister, het is niet enkel uw bevoegdheid. Ook de overkant van de straat is bevoegd. Voert u overleg met de federale minister over extra veiligheidsmaatregelen voor gevaarlijke spoortransporten? Zo is er bijvoorbeeld de mogelijkheid om treinen die op het Belgische spoornetwerk rijden, te verplichten om een intelligente snelheidsaanpassing in te bouwen.

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

De heer Steve D’Hulster: Ik wil me namens onze fractie aansluiten bij de vraag om uitleg van de heer Van Mechelen. Bart Martens heeft daarover gesproken naar aanleiding van de bespreking van de spoorstrategie en van een vraag om uitleg aan minister Muylers. Los van

het vermijden van gevaarlijk goederentransport door de dorpskommen in Kapellen en Essen, is lijn 11 ook belangrijk omdat de capaciteit voor een hoogfrequent voorstadsnet rond Antwerpen voor reizigers kan worden vrijgemaakt op de bestaande lijn 12.

Uiteraard mag het doortrekken van de goederenspoorlijn 11 langs de havenweg, de leefbaarheid van Berendrecht en Zandvliet, die nu al zwaar gebukt gaan onder de geluids-overlast van de A12, niet achteruitstellen. Daarom moet die doortrekking gepaard gaan met het plaatsen van geluidsmuren, zodat de bijkomende infrastructuur de hinder voor het mooie district Berendrecht, Zandvliet en Lillo (BeZaLi) vermindert in plaats van erger maakt.

Het is ook belangrijk te weten hoe het dossier van de Nx verder loopt, want dat heeft wellicht een grote invloed op de op- en afritten en de leefbaarheid in dat district.

De voorzitter: Mevrouw Bastiaens heeft het woord.

Mevrouw Caroline Bastiaens: We moeten het plaatsen van de geluidsschermen niet alleen bepleiten naar aanleiding van het mogelijk doortrekken van lijn 11. Op dit moment is de impact van de A12 op het mooie district BeZaLi wel reëel. We moeten het ene niet aan het andere koppelen, tenzij het ene het andere verder kan helpen. Dan ben ik daar niet tegen.

De heer Van Mechelen pleit voor de lightrail en de mogelijke extra toepassingen die op lijn 11 zouden kunnen gebeuren. Op zich is dat een mooi verhaal, maar op dit moment staan er ook andere projecten op stapel, zoals het doortrekken van de tram tot Ekeren. De projecten die al zover staan en klaar zijn voor uitvoering, zijn in het algemeen belang van de mobiliteit in Antwerpen. Die moeten we niet hypothekeren met verre toekomstdromen.

De heer Dirk de Kort: De problematiek is ook op het federale niveau besproken. Het treinongeval van 4 mei te Wetteren werd besproken in de bijzondere commissie belast met het onderzoek naar de veiligheid van het spoorwegennet in België. De staatssecretaris heeft daar gezegd dat het niet alleen van belang is een werkgroep op te richten om de veiligheid en het gevaarlijk vervoer te onderzoeken, maar ook dat er overleg moet worden gepleegd op Europees niveau om dat nader te onderzoeken.

Het is ook belangrijk na te gaan wat het investeringsprogramma van de Nederlandse Spoorwegen is. In Nederland zijn er op dit moment geen kredieten gepland voor de RoBel-lijn.

Dat betekent dus dat er dan weinig verkeer van lijn 12 zou kunnen worden afgeleid naar lijn 11. Nederland zou nog altijd kampen met het probleem van het knooppunt van Bergen op Zoom. Om dat te ontwijken, zou meer verkeer van gevaarlijke goederen op die manier richting Vlaanderen worden afgeleid.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, minister, geachte leden, de vragen van de heer Van Mechelen en de heer Rzoska zijn samengevoegd, maar ze zijn ook wat verschillend van aard. Ik zal ze dus niet helemaal samen behandelen. De heer Rzoska verruimt dit heel sterk, dus ik zal sowieso een klein beetje technisch moeten worden met betrekking tot de bevoegdheden.

Iedereen die hier het woord heeft genomen, deelt dezelfde bezorgdheid, namelijk de bezorgdheid met betrekking tot de veiligheid van onze transporten die gebeuren en ook moeten gebeuren. Mijnheer Van Mechelen, u hebt natuurlijk gelijk: op dit ogenblik – en ik onderstreep ‘op dit ogenblik’ – is de goederenspoorlijn 11 niet als prioritair opgenomen. Ik ben daar een paar weken geleden al even op ingegaan, toen de heer Martens een vraag heeft gesteld over de versterkte samenwerking binnen de Deltaregio. In de marge daarvan maakte hij dezelfde opmerking als u over spoorlijn 11. U kunt daar al een en ander over lezen in het commissieverslag van 18 april.

U hebt heel correct aangegeven dat die spoorlijn 11 in Vlaanderen eigenlijk al voor een heel groot deel bestaat. Die ligt op de middenberm van de A12. Op Nederlands grondgebied moeten er wel nog vrij veel ingrijpende aanpassingen worden gerealiseerd, ter hoogte van

Bergen op Zoom en Roosendaal. Die lijn 11 is opgenomen in het hsl-verdrag van 1995, maar daar staat geen dwingend engagement in. Dat is niet onbelangrijk. Straks zal ik u daar nog wat meer uitleg over geven. Dit is echter opgenomen. Het zit ook in de spoorstrategie, maar ook daarover zal ik straks nog wat uitleg geven.

In 1995 is in het kader van die studies naar de hsl-zuid geconstateerd dat er na 2005 een capaciteitstekort zou zijn op de bestaande lijn 12 tussen Roosendaal en Antwerpen. Dat is dus een reden waarom dat werd opgenomen. Bij het afronden van die eindbeeldstudie in 2005 bleek echter dat er toch geen acuut capaciteitstekort zou zijn, waardoor die plannen voor lijn 11 in de tijd zijn bijgesteld en uiteindelijk naar de langere termijn zijn gegaan. U weet wellicht dat Nederland op dit ogenblik die lijn 11 ook gewoon heeft geschrapt uit het Meerjarenprogramma Ruimte, Infrastructuur en Transport (MIRT). U hebt heel terecht aangehaald dat lijn 11 in het vorige investeringsplan van de NMBS stond, maar nooit werd uitgevoerd omdat ze niet als prioritair voor het goederenvervoer werd beschouwd. De heer Rzoska heeft er zo nog enkele aangehaald. De verlenging van die spoorlijn is op dit ogenblik dus niet opgenomen in de Vlaamse lijst van prioritaire projecten.

Dat heeft natuurlijk ook te maken met het stagneren van dat goederenvervoer per spoor tussen Antwerpen en Nederland, met het feit dat op de bestaande spoorlijn 12 Antwerpen-Essen-Roosendaal wat capaciteit is vrijgekomen en met het feit dat Nederland dat uit de MIRT-planning heeft gehaald en dat de hogesnelheidslijn 4 naar Nederland in dienst is genomen. Dat betekent echter niet dat het project is geschrapt. Op bladzijde 55 van de conceptnota Vlaamse Spoorstrategie staat de uitbreiding van lijn 11 tot Bergen op Zoom vermeld als project dat moet bijdragen tot de ontsluiting van de Vlaamse economische poorten. De realisatie is echter afhankelijk van overleg en een akkoord met Nederland. In die nota wordt ook aangegeven dat we daarvoor een haalbaarheidsonderzoek willen uitvoeren. U weet wat de resultaten waren van de studie in 2005. Toen zei men dat dit niet nodig was, dus we moeten sowieso een nieuw onderzoek doen om aan te kunnen tonen dat er wel redenen zijn om dit te doen. Ik neem uw argumenten graag mee in overweging. Ik heb ook nog eens goed op de kaart bekeken hoe die spoorverbinding nu is. Het klopt natuurlijk dat die door dichtbewoonde kernen gaat.

Elementen die aanleiding kunnen geven tot een dergelijk haalbaarheidsonderzoek zijn de toekomstige evolutie van het goederenvervoer per spoor en de evolutie van het reizigersverkeer. Diverse leden hebben al gewezen op het voorstadsverkeer in het kader van een gewestelijk expresnet Antwerpen op die bestaande spoorlijn 12, met de moderne concepten die men daarbij kan uitwerken. Een bijkomend strategisch element dat mee in overweging kan worden genomen, is dat van heel de ontwikkeling van de tweede spoorontsluiting. Het ene project heeft natuurlijk ook wel een effect op het andere. Het realiseren van die tweede spoorontsluiting heeft mogelijk ook gunstige effecten. Als we die niet kunnen realiseren, dan zal die lijn 11 nog aan belang winnen.

In de langetermijnvisie met betrekking tot de spoorwegen, die mee als input dient voor het mobiliteitsplan dat we opmaken, moet aan die elementen sowieso aandacht worden besteed. Voor mij komt dat haalbaarheidsonderzoek er zeker, en liefst ook snel, en dan ook liefst samen met Nederland. Dit staat immers nog altijd in het verdrag. Het is weliswaar geschrapt in de planning, maar toch zou het goed zijn om dat nog eens te bekijken.

Overleg met de federale overheid over dat haalbaarheidsonderzoek is uiteraard noodzakelijk. Dat kan vrij snel gaan. We zijn ook volop aan het onderhandelen over het investeringsplan. Ik zei het al: de risico's die zijn verbonden aan het transport van gevaarlijke producten per spoor door woonwijken is nog een extra element dat in overweging kan worden genomen bij het opstarten van die haalbaarheidsstudie. We kunnen nu nog niet vooruitlopen op de resultaten. Ik neem de hier aangehaalde argumenten mee in overweging. Een timing voor de realisatie kan ik u dus niet geven. Ik kan vandaag alleen maar bevestigen dat dit niet geschrapt is, dat er een haalbaarheidsonderzoek komt en dat we daar niet oneindig lang mee moeten wachten. Het is goed dat met alle elementen rekening wordt gehouden.

Het is ook van belang dat we rekening houden met de zienswijze van Nederland op die eventuele verlenging van de spoorlijn op Nederlands grondgebied. Toenmalig minister Camiel Eurlings heeft in een brief van 27 maart 2007 aan de Nederlandse Tweede Kamer een antwoord moeten geven op de vraag welke meerwaarde een aparte verbinding voor goederentreinen voor de woonkernen in kwestie in Zuid-Holland en West-Brabant zou kunnen hebben qua leefbaarheid, externe veiligheid en mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling. Dat was in 2007, dus ondertussen ook al zes jaar geleden. Hij antwoordde het volgende: “Ingeval een aparte spoorverbinding voor goederentreinen buiten de woonkernen van Zuid-Holland en West-Brabant wordt gerealiseerd, heeft dat natuurlijk positieve gevolgen voor die woonkernen in termen van leefbaarheid, externe veiligheid en mogelijkheden voor binnenstedelijke ontwikkeling. In de RoBel-studie is dat in kaart gebracht. Het maatschappelijk rendement van een dergelijke investering is onderzocht in een zogenaamde MKBA. Deze resulteerde voor alle alternatieven in een negatief saldo, behalve bij een variant met stap voor stap investeringen over een zeer lange periode (tot 2050). Het CPB heeft de MKBA getoetst, en kwam tot dezelfde conclusie, zij het met een nóg verder weg in de tijd gelegen investeringsschema.”

Mijnheer Van Mechelen, dit is dus niet geschrappt. Wij kunnen perfect een haalbaarheids-onderzoek doen, zij het dat we dit samen met de federale overheid zullen moeten doen, die nog altijd bevoegd is voor de spoorwegen en de investeringen daarin, en dat we het zeker ook in overleg met de Nederlandse collega's zullen moeten doen, gezien de ontwikkelingen daar.

Mijnheer Rzoska, een vraag van u had betrekking op het zicht op het investeringsplan, de tweede spoorontsluiting en de optimalisatie van de spoorverbinding Antwerpen-Gent. Ik kan het debat dat we al gehad hebben, niet helemaal opnieuw voeren. Ik heb al uitdrukkelijk mijn treurnis uitgedrukt over het feit dat een aantal projecten die in het vorige investeringsplan zaten en al gerealiseerd hadden moeten zijn, gewoon niet zijn opgenomen in het ontwerp van het investeringsplan van de NMBS. U noemt er twee. Wat dat betreft, zijn we nog niet aan een oplossing toe. Het is nog te vroeg om daarover concrete uitspraken te doen. Het overleg loopt volop. De twee projecten die u opnoemt, staan bij de Vlaamse prioriteiten. Ze hadden al gerealiseerd moeten zijn.

In verband met de duurzaamheidsassessments wil ik enkele zaken opmerken. De duurzaamheidsassessments stricto sensu behoren tot de bevoegdheid van mijn collega, minister Schauvliege. Haar administratie heeft mij gemeld dat het departement Leefmilieu, Natuur en Energie werkt aan de opvolging van de TWOL-studie (Toegepast Wetenschappelijk Onderzoek Leefmilieu). Dat is een risicoanalysestelsel voor transport van gevaarlijke stoffen. Het stelsel laat toe om een beeld te krijgen van de risico's voor zware ongevallen van transporten van gevaarlijke stoffen op autowegen, spoorwegen, waterwegen en via pijpleidingen. De studie zal aantonen welke trajecten de grootste veiligheid garanderen. Dat is haar bevoegdheid, maar men is daarmee bezig en alle administraties werken er actief aan mee.

Binnen mijn eigen beleidsdomein wordt er werk gemaakt van het toepassen en het verbeteren van de veiligheidsaudits en veiligheidseffectenbeoordelingen, in het bijzonder met het oog op verkeersveiligheid. In deze commissie en uiteindelijk ook in het parlement hebben we een Verkeersveiligheidsdecreet goedgekeurd. Binnen enkele weken studeren nu de eerste auditoren af aan twee Vlaamse scholen. Straks moet elk groot wegeninfrastructuurproject een verkeersveiligheidsaudit ondergaan. Ik heb het dan over de actieve of de passieve – afhankelijk van hoe je het ziet – infrastructuur: hoe kun je die voldoende verkeersveilig maken? Daarin wordt er natuurlijk rekening mee gehouden of op plaatsen al dan niet gevaarlijke transporten plaatsvinden. Het is geen analyse of een transport mag passeren of niet, het gaat erom de infrastructuur zo veilig mogelijk te maken, om alle risico's te verminderen.

Wat het vervoer over de binnenwateren betreft, is die binnenvaart sowieso een veilige transportmodus met zeer lage ongevallencijfers. Dat komt door de relatief lage snelheid waarmee een schip vaart. Binnenvaart is een goed alternatief, zeker ook om gevaarlijke stoffen te vervoeren.

Ook daar wordt evenwel vrij intensief werk gemaakt van het verbeteren van de veiligheid. Er is het decreet van 6 juli 2012 betreffende het vervoer van gevaarlijke goederen over de binnenwateren, dat gepubliceerd werd in het Belgisch Staatsblad op 1 augustus 2012. Daaropvolgend werden de internationale ADN-bepalingen (Accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures) omgezet met een besluit van de Vlaamse Regering van 14 december 2012, dat ook is gepubliceerd in januari 2013. Het Vlaamse Gewest moet de bevoegde autoriteiten aanduiden. Het uitvoeringsbesluit wordt nu volop geoperationaliseerd. Wat zal het voor effect hebben? Het moet ervoor zorgen dat het vervoer van gevaarlijke goederen volgens de regels verloopt en veilig ontwikkeld kan worden. De ADN-wetgeving zal sowieso, mijnheer Rzoska, een aantal investeringen vereisen in schepen en in de infrastructuur, met het oog op de optimale veiligheid.

De technische vereisten die aan de binnenvaart worden opgelegd, zijn ook niet mals. Ze zijn streng, maar dat is natuurlijk wel van belang. Ik geef een voorbeeld: stapsgewijs wordt overgegaan van enkelwandige naar dubbelwandige tankschepen. Dat vraagt investeringen, dus je moet dat stapsgewijs doen, maar het heeft een vrij grote impact op de veiligheid.

De concrete resultaten van de TWOL-studie, waarover ik het daarnet had, dienen eerst afgewacht te worden en dan kunnen eventueel verdere beslissingen over investeringen worden genomen.

Het vervoer van gevaarlijke goederen per spoor wordt geregeld door het reglement betreffende het internationale vervoer van gevaarlijke goederen over de spoorweg. Dat reglement werd door de federale overheid omgezet in federale regelgeving. Het gaat om een strikt federale bevoegdheid. Ook bij de staats hervorming die nu in de steigers wordt gezet, blijft de veiligheid van het vervoer per spoor een federale bevoegdheid.

Voor de binnenvaart en de wegen kunnen we zelf veel doen, het spoor blijft sowieso volledig een federale bevoegdheid, maar de gewesten moeten wel worden betrokken bij het ontwerpen van de regels en de reglementering op het verkeer en vervoer. Die betrokkenheid wordt geregeld door een protocol van de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Communicatie van 24 april 2001. Dat is al een iets ouder protocol. Het bestaat erin dat de federale overheid het advies van de gewesten moet inwinnen, maar dat advies is niet bindend.

Collega's, u weet dat in de conceptnota Vlaamse Spoorstrategie vrij veel aandacht wordt besteed aan duurzaam spoorvervoer, op pagina 121. De duurzaamheidseisen hoeven zich niet te beperken tot geluids- en trillingshinder en fijn stof, maar moeten zich uitstrekken tot alle domeinen waar de veiligheid en de gezondheid van mensen in het gedrang kan komen.

Preventieve informatieverstrekking, ik kan moeilijk zeggen dat ik daar slechte dingen over denk. Het is sowieso van groot belang, maar, mijnheer Rzoska, dat vraagt vooral een gecoördineerde aanpak van de verschillende betrokken en bevoegde beleidsdomeinen en bestuursniveaus. Minister Schauvliege heeft in de plenaire vergadering in het actualiteitsdebat – vermoed ik – vrij omstandig uitgelegd hoe die aanpak in elkaar zit.

Hoe zit het nu met het overleg met de federale overheid? De federale overheid is bevoegd voor alle vervoer per spoor. Zoals ik zei, hebben de gewesten een adviserende stem.

Wat de mogelijkheid tot het invoeren van extra veiligheidsmaatregelen betreft, ook voor gevaarlijke spoortransporten, is het zo dat ik daar absoluut positief tegenover sta. Ik verwijs nog eens naar de conceptnota, waarin wordt gewezen op de nood aan een veralgemeende invoering van het European Train Control System (ETCS) op het spoorwegnet en het voertuigenpark. Het ETCS-systeem controleert continu de snelheid van voertuigen en kan eventueel autonoom ingrijpen. Dat is wel zeer relevant, denk ik.

Ik verwijs ook naar de aanbevelingen van de Bijzondere Commissie Spoorveiligheid, naar aanleiding van de ramp in Buizingen. Er zijn maatregelen voorgesteld voor een versnelde

invoering van het ETCS-systeem, om de veiligheid van al het treinverkeer te waarborgen. Het systeem kan niet enkel continu de snelheid monitoren en seinoverschrijdingen detecteren, maar zoals gezegd, ook echt ingrijpen. Dat betekent dat ontsporingen door een te hoge snelheid bijvoorbeeld kunnen worden voorkomen.

Collega's, het is dus een zeer moeilijke en complexe problematiek, omdat die met verschillende bevoegdheden te maken heeft, niet enkel op Vlaams niveau, maar ook tussen de verschillende niveaus. Het is zeker een dossier dat we moeten opvolgen en dat in het eerstkomende overleg met de federale overheid aan bod zal moeten komen.

De heer Dirk Van Mechelen: Minister, dank u wel voor uw antwoord, maar ik denk dat we toch niet zo vrijblijvend mogen stellen dat er geen dwingend akkoord is tussen België en Nederland voor het aanleggen van goederenlijn 11. Dat is een verdragsrechtelijke afspraak die gemaakt is. Het enige verschil tussen de hogesnelheidslijn en goederenlijn 11 is dat bij de aanleg van de hogesnelheidslijn nogal wat boeteclausules waren opgenomen aan beide kanten, om uiteindelijk tot een gemeenschappelijke realisatie te komen binnen zeer korte termijn, waaraan ik bij het afleveren van de bouwvergunningen heb mogen meewerken.

Goederenlijn 11 staat er met evenveel woorden in. Wanneer Vlaanderen of België de druk op Nederland verhoogt om de realisatie na te streven, moet en kan het ook gebeuren. Toevallig hebben we nu vrijdag een belangrijke vergadering met de commissaris van de Koningin en de gouverneur van Antwerpen op Nederlands grondgebied. In de visie Goederenvervoer West-Brabant 2010-2030 was de aanleg opgenomen van wat zij in mooi Nederlands een 'dedicated' goederenspoorlijn in de corridor tussen Rotterdam en België noemen, zijnde de RoBel-lijn. Zij zeggen dat de inzet is dat in de periode 2011-2015, nu dus, een MIRT-verkenning wordt uitgevoerd. Het is op basis van een aantal uitspraken van november 2011 dat met de minister was afgesproken om dit te realiseren in deze periode. Dus zeggen dat het in Nederland van de agenda is, is misschien wat vrijblijvend. Ook zij zijn immers mee betrokken.

U hebt gesproken over het capaciteitstekort dat zich niet heeft voorgedaan, maar dat is een nogal scheve redenering. Aan de ene kant heb je capaciteit, maar aan de andere kant heb je veiligheid en comfort, veiligheid voor de hele regio en comfort voor het reizigersvervoer, dat vandaag enorme hinder ondervindt van dat goederenvervoer. Het is niet meer actueel, maar er passeerden ongeveer 230 treinen per dag op lijn 12. Dat is immens. Het is een van de drukst bezette rijpaden van België. Die goederenlijn 11 zou om verschillende redenen, zowel veiligheid, comfort als capaciteit, een enorme ontlasting betekenen.

Ik ben zeer tevreden dat u zegt dat het project niet geschrapt is. Maar laat ons eerlijk zijn: het staat op 'low capacity'. Het is belangrijk, minister, dat we daar opnieuw een prioriteit van maken, zoals de SERV dat in 2001 heeft voorgesteld.

Boze tongen beweren dat het Vlaams Havenbedrijf daar niet voor staat te springen. Als je Antwerpen verbindt met Rotterdam, verbind je natuurlijk ook Rotterdam met Antwerpen. Dat is een mes dat aan twee kanten snijdt. Maar in dit geval verdienen de veiligheid van de regio en het streven naar meer comfort voorrang op commerciële belangen van een van de beide havenbedrijven. Laat het ons dus maar opnieuw op de dagorde plaatsen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Ik begrijp dat u overleg moet hebben met een aantal betrokken collega's op een ander niveau.

Wat de TWOL-studie betreft, zei u dat de definitieve resultaten nog moeten worden afgewacht, maar ik stel vast dat men in Nederland echt wel een hiërarchie heeft ingeplant in de wetgeving. Die is voor een stuk gebaseerd op prioriteiten. Men gaat daar een heel schema van verschillende vervoersmodi af, onder meer op basis van wat in de TWOL-studie stond, waar een hele wegging is gebeurd van de verschillende vervoersmodi, in combinatie met de gevaarlijke stoffen. Men hanteert een soort watervalstelsel, waarbij men begint met het

meest voor de hand liggende, en daarna pas nummer twee, nummer drie enzovoort volgt. Men eindigt dan bij wijze van spreken met de meest risicovolle vervoersmodus.

Ik begrijp dus niet goed waarom u zegt dat we de definitieve resultaten moeten afwachten. In Nederland is het op dit moment immers al wetgeving. En daar hebben we natuurlijk wél vat op. We hebben geen vat op een aantal zaken rond vervoer over het spoor, maar we zouden op gewestelijk niveau wel die hiërarchie kunnen inslijpen in de vervoersmodi en het op die manier naar ons toe trekken en onze bevoegdheden daarin zeer breed zoeken.

Wat de binnenvaart betreft, volg ik u en ben ik zeer tevreden met uw antwoord. Daar ligt inderdaad een opportuniteit, ook gezien de herhaalde discussie in deze commissie over het feit dat de binnenvaart het op dit moment economisch niet gemakkelijk heeft. Daar ligt mijns inziens een opportuniteit, waarbij we de sector tegemoet kunnen komen in zijn overleven op economisch vlak.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik neem de aanvullende opmerkingen mee. Mijnheer Van Mechelen, we verschillen niet van mening wat de finaliteit betreft. U zegt dat het nu meteen moet, en het is ook uw rol om dat te doen. Ik heb gezegd dat ik het engagement opneem om daar zowel met Nederland als met de federale overheid over te overleggen. Vooral Nederland is niet onbelangrijk, want de commissievoorzitter meldt mij hier net dat daar nogal wat verzet is tegen de lijn.

Begin juli ga ik met minister Schultz en met premier Rutte en minister-president Peeters drie dagen naar Texas. We zullen op het vliegtuig dus wellicht wel voldoende tijd hebben om van gedachten te wisselen. Ik neem het engagement op om dat dossier mee te nemen op het vliegtuig.

Het haalbaarheidsonderzoek komt er zeker. Dat is ook van belang. Dit dossier is zeker geen dode mus, als u dat gevreesd zou hebben.

Mijnheer Rzoska, ik zal eens bekijken wat men precies bedoelt met ‘het opvolgen’. Ik ben altijd voorzichtig als ik het over studieresultaten van een collega heb. We hebben bij de administratie nagevraagd waar dat zit. Ik denk ook niet dat die nu drie jaar zullen studeren, dus ik zal eens vragen wanneer die resultaten klaar zouden zijn. Dan kunnen we u dat ook meegeven.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een substantiële verhoging van het aantal flitspalen

- 1741 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onbemande camera’s

- 1763 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, overdreven snelheid is een van de belangrijkste oorzaken van verkeersonveiligheid en vaak ook van dodelijke slachtoffers in het verkeer. Een steeds strenger handhavingsbeleid, door onder andere het plaatsen van flitspalen op gewestwegen en door trajectcontrole, heeft ervoor gezorgd dat het aantal verkeersdoden het laatste decennium sterk afnam.

Tijdens het Vlaams Congres voor Verkeersveiligheid van een tweetal weken geleden pleitte verkeersdeskundige Stijn Daniëls voor een gevoelige verhoging, zelfs een verdubbeling van het aantal flitspalen op gewestwegen. Dat is volgens hem de meest effectieve aanpak om op korte termijn meer resultaten te boeken op het vlak van verkeersveiligheid. Hij stelde dat er

nog zeer veel mogelijkheden zijn om flitspalen bij te plaatsen. Het potentieel zou nog heel groot zijn, en dus ook het potentieel om het aantal ongevallen te laten verminderen.

In een eerste reactie liet u weten de visie van de heer Daniels te volgen, maar dat flitspalen niet uw eerste keuze zijn en dat er veeleer richting trajectcontrole moet worden gekeken. Enkele maanden geleden hebben we in deze commissie het onderzoek besproken naar de effecten van flitspalen op de verkeersveiligheid. Dat toonde aan dat er heel wat positieve effecten zijn. Zo daalt het aantal ernstige ongevallen drastisch, mede door de flitspalen. Er waren echter ook wat negatieve bijeffecten vast te stellen, bijvoorbeeld dat flitspalen aan kruispunten tot een vrij spectaculaire stijging van het aantal kop-staartaanrijdingen leiden. Tijdens de gedachtewisseling gaf u aan dat u het onderzoek naar de oorzaken daarvan zou laten versnellen. U gaf ook aan dat u de effectmeting van flitspalen op autosnelwegen zou vergelijken met trajectcontrole. Al die uitspraken en de gedachtewisseling van 16 november waren voor mij aanleiding om een aantal vragen te stellen.

Het plaatsen van bijkomende flitspalen gebeurt op aanvraag van politie, gemeente of AWW en wordt altijd geëvalueerd in functie van de locatie en de noodzaak. Wordt er actief een beleid gevoerd om zelf op zoek te gaan naar bijkomende locaties of gebeurt dat enkel op basis van ongevallencijfers? Over hoeveel bijkomende plaatsen zou het eventueel kunnen gaan voor het plaatsen van extra veiligheidscamera's?

U gaf ook al aan dat het systeem van trajectcontrole uw voorkeur geniet. U hebt ook gezegd dat u dit verder wilt onderzoeken voor gewestwegen. Kunt u verduidelijken welke mogelijkheden daar effectief voor bestaan op gewestwegen?

Hebt u al resultaat van uw verder onderzoek naar de kop-staartaanrijdingen op kruispunten? Zijn er al oplossingen voorgesteld om het negatieve effect van de roodlichtcamera's te neutraliseren?

Zijn er al resultaten bekend over de effectmeting van flitspalen op autosnelwegen in vergelijking met het trajectcontrolesysteem? Werd daar een kosten-batenanalyse aan verbonden?

De flitspalen en de trajectcontroles zorgen voor opbrengsten die naar het Verkeersboetefonds gaan. Wij weten dat dit zal worden geregionaliseerd. Dit thema interesseert me al heel lang. Hebt u al details over welke delen daarvan naar de gewesten zullen worden overgedragen?

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

De heer Steve D'Hulster: Het onderzoek van de Universiteit Hasselt naar de effecten van roodlicht- en snelheidscamera's op gewestwegen tussen 2000 en 2008 leverde enkele bijzondere onderzoeksresultaten op. Bij 256 onderzochte flitscamera's konden we een daling van 8 procent letselongevallen en 29 procent ernstige ongevallen registreren.

Uit de 416 onderzochte roodlichtcamera's blijkt een daling van 14 tot 18 procent ernstige ongevallen, maar een stijging van ongevallen alle letsels met 5 tot 9 procent. Die stijging is te wijten aan een hoger aantal kop-staartaanrijdingen aan kruispunten met camera's met maar liefst 44 procent, maar zelden met ernstige letsels als gevolg. Volgens de onderzoekers is dat wellicht te wijten aan de interpretatie van het oranje licht en het dilemma stoppen of doorrijden voor bestuurders.

Flankaanrijding aan kruispunten met een roodlichtcamera daalt met 6 procent voor ongevallen alle letsels en daalt met 24 procent voor ernstige ongevallen.

Momenteel staan er op gewestwegen ongeveer 700 onbemande camera's. Op dit moment staan er op 10 procent van de gewestwegen onbemande camera's, alsook op een kwart van de kruispunten met verkeerslichten.

De onderzoekers stelden op het jaarlijkse Vlaams Congres Verkeersveiligheid voor om het aantal onbemande camera's te verdubbelen waardoor het aantal verkeersdoden via snelheidshandhaving kan worden gehalveerd.

Tijdens de gedachtewisseling een halfjaar geleden in het Vlaams Parlement werden ook de resultaten van het onderzoek besproken. Minister, u liet toen weten dat bijkomend onderzoek nodig was onder meer naar een gedragsonderzoek bij weggebruikers om het effect van het oranje licht te kennen.

Minister, we mogen naar uw intenties vragen, maar ik heb de indruk dat we dat al een aantal jaren doen. Leuk dat we dat nu ook officieel mogen doen.

Wenst u uw beleid over onbemande camera's in de toekomst aan te passen? Waarom wel of niet?

Welk voorafgaand onderzoek is al uitgevoerd voor een optimaliseren van het huidige camerabeleid en wat zijn hiervan de resultaten?

Deelt u de visie over onbemande camera's, namelijk dat met een verdubbeling van het aantal camera's het aantal verkeersdoden met 50 procent kan worden teruggedrongen? Zo neen, waarom niet?

Een stijging van het aantal kop-staartaanrijdingen aan kruispunten die zijn uitgerust met roodlichtcamera's, is een opvallend neveneffect. Op welke wijze denkt u dat te remediëren?

U liet eerder weten dat u het gedragsonderzoek wenst af te wachten alvorens in te grijpen in verband met het oranje licht. Hoever staat het met dat onderzoek? Ik vermoed dat er nog geen resultaten zijn. Wanneer kunnen we die verwachten?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik wil het even hebben over de stellingname van professor Stijn Daniels. Werd vooraf met u overlegd over die communicatie en stellingname?

Wat zijn de afspraken met de Vlaamse steunpunten voor beleidsrelevant onderzoek in het algemeen over publieke communicatie en stellingnames? Wat zijn die afspraken specifiek voor wat het Steunpunt Verkeersveiligheid betreft, waar de heer Daniels voorzitter van is?

Alle onderzoeken en alle info vanuit het steunpunt zijn in uw bezit en in dat van de Vlaamse overheidsadministratie. Wat is uw oordeel over de stellingname van professor Daniels? Zal dit zich vertalen in uw beleid? Welke andere accenten zult u in dat verband eventueel leggen?

Indien er een vertaling in het beleid komt, zult u die mogelijke inspanningen dan ook koppelen aan een eventuele herziening van het Verkeersboetefonds?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, het is belangrijk nogmaals te beklemtonen dat camera's en flitspalen een onderdeel zijn van het verkeersveiligheidsbeleid. Mijn fractie en ikzelf vinden dat dit niet apart moet worden bekeken. Camera's en flitspalen moeten deel uitmaken van een integraal verkeersveiligheidsbeleid. In die zin vind ik het interessant om te weten wat de effectevaluatie is geweest van die verhoogde trend van kop-staartaanrijdingen aan roodlichtcamera's. Tijdens de gedachtewisseling van 16 november 2012 hebt u gezegd dat het onderzoek naar die effecten zou worden versneld. Ik ben daar benieuwd naar.

Gedragsonderzoek bij die kop-staartaanrijdingen is belangrijk. Bestaat er ook zoiets al gedragsonderzoek bij trajectcontrole? Die trajectcontrole is recent ingevoerd maar geniet, als ik me niet vergis, uw voorkeur op een gewone flitscontrole. Trajectcontrole lijkt me een heel nuttig instrument. Is er al enige kennis beschikbaar over het gedrag en de gevolgen van het gedrag van de bestuurders?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Een aantal collega's verwijzen naar de studie 'Effectevaluatie van snelheids- en roodlichtcamera's op gewestwegen in Vlaanderen'. Die studie dateert van 18 oktober 2012 en is uitvoerig toegelicht door professor Stijn Daniels. Het gaat om een studie van professor Daniels namens het Steunpunt Verkeersveiligheid.

We hebben daarover een gedachtewisseling gehad. Het verslag daarover dateert van 16 november 2012. Het is dezelfde studie die professor Daniels heeft toegelicht op het Vlaams Congres voor Verkeersveiligheid. In het kader van zijn academische vrijheid heeft hij daar met mij geen overleg over gepleegd. Hij heeft wel een aantal uitspraken gedaan. Hij mag dat doen, dat is geen probleem, maar het is natuurlijk geen beleid. Hij heeft dus zijn studie toegelicht. Wij hebben daarover van gedachten gewisseld. De zaken die hij tijdens een congres heeft gelanceerd, sluiten echter aan bij zijn academische vrijheid. Ik kan hem dan ook moeilijk terechtwijzen.

Ik wil hier toch nog even de belangrijkste cijfers vermelden. Uit het onderzoek van de Universiteit Hasselt is gebleken dat het aantal ongevallen met doden of zwaargewonden op de gewestwegen gedaald is door de plaatsing van snelheids- en roodlichtcamera's. Het aantal ernstige ongevallen daalde met 29 procent op plaatsen waar snelheidscamera's staan. Het aantal letselongevallen daalde met 8 procent.

Ook op kruispunten met roodlichtcamera's daalde het aantal ernstige gewonden met meer dan 14 procent, maar daar nam het aantal letselongevallen toe met meer dan 5 procent. Dat is te wijten aan kop-staartaanrijdingen, er werd hier al naar verwezen. We denken dat dit komt doordat mensen niet meer door het rood licht rijden, maar wel op de rem gaan staan wanneer het licht van oranje naar rood verspringt. De automobilist die achter de remmende wagen rijdt, kan niet op tijd stoppen en daardoor zijn er iets meer kop-staartaanrijdingen.

Deze cijfers tonen in het algemeen zeker aan dat het beleid inzake onbemande camera's bijdraagt aan het verhogen van de verkeersveiligheid en het doen dalen van het aantal ongevallen, en vooral van het aantal doden en zwaargewonden.

Hoe werkt de procedure vandaag? De procedure is een beetje veranderd, maar de grote lijnen zijn nog steeds dezelfde. Om een snelheids- of een roodlichtcamera geplaatst te krijgen, konden vroeger zowel de gemeente als de politie een aanvraag doen. Dat heeft geleid tot de situaties waarvan we de pijnlijke neerslag in de krant hebben gelezen en waarbij de politie zegt dat er camera's op een verkeerde plaats staan. Ik heb toen gezegd: "Stop, stop, stop, dat kan Vlaanderen niet verdragen". De budgetten zijn beperkt en als er dan nog ruzie wordt gemaakt over verkeerd geplaatste camera's... Aanvragen zijn nu maar rechtsgeldig als de gemeente en de politie ze samen doen. Ze moeten dus door beiden gedragen zijn. Dat werkt goed. De aanvragen moeten ook gemotiveerd zijn door de recentst beschikbare ongevallen-cijfers, want daar hebt u een punt, mevrouw Jans.

Er werd gevraagd of ik op zoek ga naar plaatsen. Als een weg wordt heringericht, dan zal er natuurlijk geprobeerd worden om die zo veilig mogelijk in te richten. Vaak worden, als dat nodig is, snelheidscamera's geïntegreerd. We hebben in hoofdorde de lijst en de aanvragen. Ik weet niet hoeveel aanvragen er op dit ogenblik exact zijn, maar er staan er nog heel wat op de lijst. Jaarlijks wordt een budget goedgekeurd om een aantal van die aanvragen goed te keuren. Daarbij wordt natuurlijk geprioriteerd in functie van het risico op ongevallen die te wijten zijn aan snelheid. Fietsers en voetgangers die bij ongevallen betrokken zijn, krijgen een hogere quotering. Ik maak de lijst niet zelf op, dat gebeurt door een commissie waarin ook de politie is vertegenwoordigd.

In het najaar van vorig jaar werd door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de 'Opdrachtcentrale Vast ANPR-netwerk' (Automatic number plate recognition) aanbesteed. Het gaat over trajectcontrole op het onderliggende wegennet, dus geen flitspalen, maar trajectcontrole. Het is een van de functionaliteiten die beoogd wordt. U kunt hierover alle informatie vinden op de website van AWV. Er werd een specifieke pagina over die ANPR-netwerken opgezet omdat veel gemeenten erin geïnteresseerd zijn en willen weten of ze aanvragen kunnen doen, of het beperkt blijft tot Brasschaat of dat er in de toekomst nog bij komen. We rollen op dit ogenblik, met het oog op die trajectcontrole op het onderliggende wegennet, een project uit in de regio Brasschaat, Brecht en Sint-Job-in-'t-Goor. Heel binnenkort zal de aanvraagprocedure voor het plaatsen van flitspalen een grondige facelift krijgen met het oog op de aanvragen voor trajectcontrole op het onderliggend wegennet.

Vandaag kan er nog geen officiële aanvraag gedaan worden, er zijn enkel de klassieke flitspalen. Het eerste project wordt uitgerold, alle info staat op de website van AWV en er komt een aangepaste procedure waarbij groepen van gemeenten een aanvraag zullen kunnen doen om trajectcontrole te doen op het onderliggende wegennet.

In afwachting van deze aangepaste procedure, want die is nog niet helemaal klaar, start het AWV alvast met het screenen van de bestaande prioriteitenlijst. We hebben immers een hele lijst met aanvragen voor snelheidscamera's en AWV bekijkt of trajectcontrole in die regio of op die assen een meerwaarde zou kunnen zijn. Dat zijn we nu aan het screenen, zodat we er al een klein beetje zicht op hebben. Het gebeurt dus in afwachting van het aanvraagformulier dat binnenkort officieel op de website zal komen.

Nu het antwoord wat de visie betreft en mijn intenties. Het klopt inderdaad dat hier al vaker naar mijn intenties werd gepeild. Soms ben ik daar heel open over, soms iets minder. Dat heeft niets met mijn humeur te maken, maar alles met het willen veruitwendigen van de intentie.

Ik was verrast door de uitspraken van Stijn Daniels. Vlaanderen staat alom bekend als regio met bijzonder veel flitspalen en roodlichtcamera's. Ik betwist absoluut de effecten en de effectiviteit van de flitscamera's niet. De inzet van de onbemande camera's hangt sterk af van de problematiek op de specifieke locatie. De verkeersveiligheid van de locatie moet duidelijk worden gelinkt aan een snelheidsprobleem, vind ik persoonlijk. Trajectcontrole heeft ook voor het onderliggende wegennet mijn voorkeur, niet alleen voor de snelwegen. We kunnen heel interessante projecten opstarten, zeker als er nood is aan beveiliging van lagerewegsegmenten. Ik ben absoluut bereid om daar in de toekomst werk van te maken. De toekomst reikt voorlopig niet verder dan een jaar natuurlijk. Ik zal alvast een kader maken. Dan kunnen we al zien welke regio's geïnteresseerd zijn. Het gaat om cofinanciering van gemeenten. Als de lokale wegen mee beveiligd worden, moeten we de aanpak eerst eens bekijken.

Het Steunpunt Verkeersveiligheid werkt in mijn opdracht een vervolgonderzoek uit naar de effecten van roodlichtcamera's op het rijgedrag van bestuurders. Dit onderzoek omvat drie deelprojecten. Ik had het aangekondigd, dat moet goed gemonitord worden. Een eerste deelproject betreft het analyseren van ongevallenpatronen op lichtengeregelde kruispunten. Men onderzoekt een kruispunt met en een zonder roodlichtcamera's en vergelijkt de twee door gebruik te maken van manoeuvreendiagrammen van lokale politiezones.

Het tweede deelproject is een effectmeting door middel van een experiment in een rijsimulator. Op deze manier wenst men meer inzicht te krijgen in het naderingsgedrag van bestuurders bij kruispunten uitgerust met een roodlichtcamera en in het mogelijke effect van een remediërende maatregel. We hebben in Hasselt een rijsimulator. We kunnen perfect zo'n situatie nabootsen en onderzoeken hoe men reageert.

Een derde deelproject betreft een gedrags- en conflictobservatie bij kruispunten met roodlichtcamera's zowel voor als na plaatsing van de roodlichtcamera's. Daar zit de moeilijkheid. Dat duurt het langst, dat is de reden waarom het effectenonderzoek van de roodlichtcamera's op de snelwegen en de trajectcontrole wat langer duurt. Men moet de situatie gedurende een bepaalde tijd kunnen opmeten vóór de flitspaal of trajectcontrole, dan tijdens en ten slotte na de plaatsing. Het moet telkens om vergelijkbare periodes gaan. Uiteindelijk wordt onderzocht of het rijgedrag verandert door de plaatsing.

De onderzoeksaanpak werd eind november 2012 voorgelegd aan de gebruikersgroep van het steunpunt, een klankbordgroep met deskundigen. De verschillende projecten zijn nu volop in uitvoering, tegelijk, niet na elkaar. De Universiteit Hasselt verwacht dat alle resultaten beschikbaar kunnen zijn rond de jaarwisseling. Over enkele maanden kunnen we dus met kennis van zaken het vervolg uitrollen. Dit moet wel grondig gebeuren. Het is de eerste keer dat we zo'n onderzoek doen.

De Universiteit Hasselt voert momenteel een onderzoek uit naar de verkeersveiligheidseffecten van klassieke flitspalen en trajectcontrole op autosnelwegen. Ze krijgen daar veel werk van mij.

Dit onderzoek omvat zowel een meting van het effect op het aantal verkeersongevallen als een evaluatie van het effect op de gereden snelheden. De snelheid wordt gemeten vóór, op de plaats van en na de flitspaal. Het onderzoek naar de trajectcontrole is daarin geïntegreerd.

Voor alle duidelijkheid citeer ik letterlijk de alinea uit het institutioneel akkoord over het verkeersboetefonds: “Overheveling naar de gewesten van het Verkeersveiligheidsfonds. De middelen die verband houden met bevoegdheden die federaal blijven, blijven op federaal niveau. De overige middelen worden naar de Gewesten overgedragen.”

Op federaal niveau wordt nu overlegd in een technische werkgroep en ook binnen het Comité ministériel de mise en Oeuvre des Réformes Institutionnelles (COMORI) om te zien wat de federale luikjes zijn die overblijven en wat het bedrag is dat kan worden overgeheveld naar Vlaanderen. De overheveling van een deel van dat Verkeersveiligheidsfonds past in de besprekingen over de over te dragen middelen met de aanpassing van de bijzondere wet betreffende de financiering van de gemeenschappen en gewesten.

In de krant van vandaag hebt u wellicht kunnen lezen dat de politie zegt dat ze overweegt om mobiele camera's voor en na de trajectcontrole te zetten. Ik heb er geen probleem mee dat ze dat doet. Het wordt ook besproken, maar het was me niet echt bekend. Ik heb mijn mensen gevraagd om na te gaan of dat de meest ideale werkwijze is, zeker omdat we zelf al de effecten aan het meten zijn.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik heb op al mijn vragen een uitgebreid antwoord gekregen. Ik volg uw redenering en uw visie. Het is inderdaad belangrijk te meten, om te weten wat het effect is. Verkeersveiligheid is meer dan alleen handhaving. Het is een belangrijk onderdeel van het beleid, zeker als we zien wat de effecten zijn van het plaatsen van flitspalen. Dan daalt het aantal zware ongevallen met ernstige letsels spectaculair. Die piste moeten we verder volgen. Op termijn zal de trajectcontrole zeker meer effect hebben en een betere oplossing zijn dan alleen maar de flitspalen.

Ik had vandaag bedenkingen bij uitspraken van de federale politie om flitspalen voor en achter trajectcontrole te willen plaatsen. Als we zien welke studies zullen worden verricht om uit te zoeken welke de precieze effecten zijn van dergelijke systemen, dan zou ik daarop wachten, veeleer dan overal flitspalen bij te plaatsen. Dat irriteert de bestuurder alleen maar.

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

De heer Steve D'Hulster: Voor de trajectcontrole zijn we allemaal al lang vragende partij, u inclusief, omdat het een rechtvaardiger manier is om snelheden te meten. Het is goed dat dat wordt uitgetest in de buurt van villabewoners. In Vlaanderen hebben we toch een tamelijk grote verstedelijking met heel wat vertakkingen aan gewestwegen. Ik vraag me af of dat daar zal lukken. Maar goed, we zullen zien wat eruit komt. Het is ook goed dat die resultaten er redelijk snel zullen komen, in de loop van dit jaar.

Minister, vanuit mijn functie als lokale mandataris heb ik ook een vraag. U sprak over cofinanciering. Een gemeente weet wat een flitspaal kost. Zal een trajectcontrole een grote meerkost zijn? Hoeveel kost een trajectcontroleflitspaal? Is dat vergelijkbaar of moeten we een serieuze meerkost incalculeren? Dat is een heel praktische, maar toch niet onbelangrijke vraag in deze tijden.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, uw uitgebreide antwoord heeft het voordeel dat je veel kennis opdoet. Het nadeel is dat er nieuwe vragen opborrelen. Ik rij geregeld tussen Wetteren en Erpe-Mere. Sinds de trajectcontrole daar heb ik nog nooit zo goed op mijn snelheid gelet. Dat heeft dus echt wel invloed en dat is een goede zaak.

Het gemeentebestuur van Veurne heeft een initiatief genomen naar aanleiding van het openleggen van een van haar dorpskernen. Men heeft daar wachtbuizen klaargelegd in de straat

zodat, mochten ze ooit beslissen om trajectcontrole te doen, ze die straat niet meer moeten openleggen. Hebt u dat gelezen in de krant? Is dat een techniek waarover wordt nagedacht in het Vlaamse Gewest? Als er wegen worden opgebroken om een nieuw wegdek aan te leggen of wat ook, wordt die techniek dan al in de grond gelegd zodat men kan vermijden de straat opnieuw open te moeten breken als er ooit wordt beslist een trajectcontrole te plaatsen? Of zal de techniek van de camera's zoals we die kennen op de autosnelwegen altijd en overal worden gebruikt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er was inderdaad verwarring in de pers. Het is niet de bedoeling van de federale wegpolitie om palen te plaatsen voor en na een trajectcontrole. Het is de bedoeling om mobiele controles te doen. Met voor en na bedoelen ze niet 100 meter ervoor en 100 meter erna, maar op langere trajecten.

Ik geef een voorbeeld. Ik rijd elke dag het traject Wetteren - Erpe-Mere op de E40. Voorbij Gent weet ik dat er trajectcontrole is. De politie wil weten, als ze een mobiele controle doen tussen Brugge en Gent, of chauffeurs systematisch sneller zullen rijden omdat er straks trajectcontrole is. Dat kan ik begrijpen. Ze gaan niet 100 meter ervoor en 100 meter erna meten, maar nu en dan controleren op de as Brugge-Gent om uit te zoeken of de trajectcontrole tussen Wetteren en Erpe-Mere als gevolg heeft dat mensen het gaspedaal indrukken.

De heer Jonniaux was verrast dat dat nieuws was in de pers. Ze vinden dat goed beleid om aan te vullen. Ik las het woord flitspaal, en dacht: help, gaan ze nu vragen om flitspalen bij te plaatsen? Geen haar op mijn hoofd dat eraan denkt een kilometer voor en achter de trajectcontrole een flitspaal te zetten. In die filosofie kan ik wel volgen. Het is verstandig dat men dat deel wil meten om het volledige gedrag te zien.

De kostprijs is een moeilijke vergelijking omdat de trajectcontrole wellicht ook op het onderliggende wegennet plaatsvindt. We werken nu een dienstorder uit. We zullen goed moeten kijken wie wat betaalt. Trajectcontrole kan ook nog andere doelen dienen, zoals de ANPR-cameranetwerken. Veiligheid is een van de doelen. Een flitspaal is een flitspaal en heeft een doel, terwijl een trajectcontrole meer is en wordt gefinancierd door verschillende overheden. De flitspalen die we langs gewestwegen plaatsen, betalen we zelf. Dit maakt het wat moeilijk om daar een afgewogen uitspraak over te doen.

Mijnheer Roegiers, u doet een zeer goede suggestie. Als het goed is, zeg ik het ook. Wij plaatsen nu al veel wachtbuizen bij wegenwerken. Ik denk niet dat dat ook al gebeurt voor trajectcontrole. De lijdensweg om dat ding gehomologeerd te krijgen was verschrikkelijk lang. We hebben er nu een tweede goedgekeurd. Als we een snelle screening doen bij komende werken en op het onderliggende wegennet, kunnen we nagaan of het nuttig is om wachtbuizen te steken voor een eventuele trajectcontrole op termijn. Ik sluit dat niet uit.

Er is al een grondige screening gebeurd op het Vlaamse snelwegennetwerk om te weten waar het nuttig is om trajectcontrolesystemen te plaatsen. Daar zou rekening mee kunnen worden gehouden als er in zulke zones ingrijpende renovatiewerken moeten gebeuren. Ik neem die suggestie zeker mee naar het Agentschap Wegen en Verkeer. Ik kan dat niet overal doen. Het is niet de bedoeling om Vlaanderen vol trajectcontroles te zetten.

Trouwens, het volgende is ook misschien interessant. Mochten we in 2016 de kilometerheffing invoeren voor vrachtwagens, dan zou dat een zeer interessant systeem zijn om een en ander in te integreren. Men kan daar perfect snelheden mee meten en trajectcontroles gaan testen. Ik weet niet hoe dat systeem zal worden uitgerold. Dat moeten we nog bekijken. Daarna zal het echter misschien niet meer nodig zijn om grote graafwerken te doen. Dat kan op een andere manier worden georganiseerd. Dat zal de toekomst echter moeten uitwijzen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■