



Vlaams
Parlement

vergadering **C250 – OPE23**
zittingsjaar 2012-2013

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 juni 2013

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van de Vlaamse snelwegen - 1921 (2012-2013)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteitsbeoordeling van Vlaamse autosnelwegen - 1940 (2012-2013)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer en het stijgend aantal voertuigkilometers - 1956 (2012-2013)	12

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteit van de Vlaamse snelwegen - 1921 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kwaliteitsbeoordeling van Vlaamse autosnelwegen - 1940 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, de voorzitter heeft me meegedeeld dat ik een slechte vraag heb ingediend, en dat is waar. Ik had de bedoeling om in te breken in het actualiteitsdebat van vorige week, maar dat is om een of andere reden niet doorgegaan, waarschijnlijk omdat mevrouw Jans een veel meer onderbouwde vraag heeft geformuleerd.

Ik denk dat iedereen hier op de hoogte is van de Mobiliteitsbarometer van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB). Daaruit bleek vorige week al dat deze belangrijke automobilistenmaatschappij terechte bedenkingen heeft over de kwaliteit van het snelwegennet. Zij hebben een aantal van hun leden ondervraagd over de kwaliteit van ons snelwegennet. Daaruit bleek dat 45 procent van de ondervraagden klaagde over onvoldoende zichtbaarheid bij regen. Daarnaast klaagde 45 procent over onvoldoende zichtbaarheid 's nachts, en dat is heel belangrijk, want wij hebben de lichten 's nachts gedoofd, minister, en ik denk een beetje ten onrechte. 36 procent had klachten over het algemeen rijcomfort, 33 procent klaagde over de veiligheid op onze snelwegen en 32 procent vond de signalisatie onvoldoende.

Minister, dat is een beetje pijnlijk omdat u ons in recente mededelingen nog te kennen hebt gegeven dat het met ons autosnelwegennet nog niet heel slecht zat. U hebt gezegd dat er wordt gewerkt aan het wegdek en dat we de vereiste kwaliteitsnormen zullen halen.

Minister, hoe gaat u om met deze niet onbelangrijke opiniepeiling van een niet onbelangrijke automobilistenorganisatie?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, vorige week is in de krant de Mobiliteitsbarometer van de VAB meegedeeld. Ik heb geprobeerd bij de VAB meer informatie te krijgen over de studie op zich. Maar ze hebben me geantwoord dat er behalve wat er in de pers is verschenen, niet veel meer te vinden was.

Ik heb mijn vraag dan ook gebaseerd op de berichten die in de krant zijn verschenen. Ik kon niet beschikken over achterliggende analyses, die zijn misschien niet beschikbaar. Wat de VAB wel wist te melden, is dat het een onlinebevraging was bij ongeveer duizend personen. Het was ook de eerste keer dat ze dat op die manier deden. Men kan zich misschien vragen stellen bij een onlinebevraging van duizend personen, maar het geeft toch wel een tendens aan.

De heer Penris heeft de cijfers al opgesomd. Er is in eerste instantie ontevredenheid over de zichtbaarheid, vooral 's nachts en bij regenweer. Ook het rijcomfort, de algemene veiligheid en de onduidelijke signalisatie zijn factoren waar we rekening mee moeten houden.

Minister, in de zomer van 2011 hebt u het lichtplan, waar wij achter staan, tot uitvoering gebracht. Het doven van die lichten zorgt blijkbaar wel voor problemen. Zo vindt 45 procent de zichtbaarheid 's nachts onvoldoende. Als zoveel mensen die mening zijn toegegaan, dan is er toch wel een probleem.

We hebben bij het lichtplan ook al opgemerkt dat het belangrijk is dat er meer reflectoren en duidelijke wegmarkeringen op onze autosnelwegen worden aangebracht om de wegen veiliger te maken.

Ook het algemene rijcomfort is negatief beoordeeld door de bevrageden. Ik wil dit even plaatsen tegenover uw doelstelling om tegen 2015 de achterstand op onze autosnelwegen weg te werken. We hebben dat onlangs nog besproken, en toen bleek nochtans dat 82,1 procent van de autosnelwegen zich al in een behoorlijke, normale of uitstekende staat bevindt. Nog slechts 12 procent van de autosnelwegen heeft een onmiddellijke ingreep nodig. De vaststelling van de VAB en de vaststelling die ik heb gedaan naar aanleiding van het lichtplan en de toestand van ons wegennet, roept een aantal vragen op.

Minister, hoe verklaart u de tegenstelling tussen de hoge ontevredenheidsgraad over de autosnelwegen en het relatief kleine percentage dat volgens het rapport over de toestand van de wegen dringend een ingreep vereist?

In het kader van het lichtplan kondigde u al flankerende maatregelen aan. Zal dat proces met het oog op de vaststellingen van de Mobiliteitsbarometer worden versneld? Moeten er versneld extra reflectoren en nieuwe wegmarkeringen worden aangebracht?

Wat is uw reactie op de negatieve beoordeling van de signalisatie? Welke stappen zult u ondernemen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik wil vragen naar de evaluatie van het lichtplan. We hebben dat gekoppeld aan de rapportering van de toestand van het wegennet. Dat is de vorige keer niet uitgebreid aan bod gekomen, maar er is gezegd dat het lichtplan bij een volgende rapportering uitgebreider aan bod zou komen. Komt er een evaluatie van het lichtplan of niet?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, de VAB, toch het syndicaat van de Vlaamse automobilist – bij die omschrijving kun je bedenkingen hebben –, heeft samen met Touring het breedste draagvlak in de vertegenwoordiging van de automobilist. Politiek is een kwestie van gelijk hebben en gelijk krijgen. Als minister Crevits wordt ondervraagd over de staat van onze wegen, heeft ze het uitgebreid over de inspanningen en de inhaalbewegingen die ze maakt. Niettemin is er een probleem – ook mensen uit de meerderheid zeggen dat – voor mensen die die wegen dagelijks gebruiken, met het onderhoudsplan, met putten in de wegen.

Het probleem is vooral dat bepaalde stukken recentelijk zijn hersteld, en dat er vandaag opnieuw putten en oneffenheden zijn en dat de weg stuk is. Dit moeten we absoluut meenemen. Je kunt wel inhaalinspanningen en herstelpogingen doen tegen de sterren van de hemel op – ik zei bijna tegen de klippen van de hel op –, maar het probleem blijft wel bestaan. Blijkbaar zijn er veel mensen die daar bedenkingen bij hebben. Ze zeggen: "Eergisteren waren er nog werken en vandaag ligt het er weer slecht bij."

Minister, zelf ben ik altijd vragende partij en ook supporter geweest van uw maatregel om 's nachts de lichten op de autosnelweg te doven. Fair enough. Maar daar was altijd aan gekoppeld dat er dan ook iets zou gebeuren met het aanbrengen van reflecterende verf om de contouren van de weg en het onderscheid tussen de verschillende rijvakken extra zichtbaar te maken. Het was een en-en-verhaal.

Het doel was te besparen, maar het gaat nu ook niet om kolossale bedragen. Iedereen kent deze mop: op de maan weet men het kleine België liggen, want het was een grote oase van licht, terwijl de rest van de wereld in grote duisternis was gehuld. In Duitsland, Nederland en Frankrijk dooft men allang de lichten op de autosnelwegen, maar daar zijn er wel flankerende maatregelen genomen, zoals reflecterende verf en andere hulpstukken die zijn aangebracht om de automobilist op een veilige manier door het duister te loodsen.

Men dringt aan op het opstellen van een onderhoudsplan. Dat vind ik een beetje gek, want ik dacht dat de VAB heel nauw bij het beleid was betrokken. Minister, zult u iets extra doen ten opzichte van de inspanning die u nu levert? Of is de VAB niet helemaal mee in dit verhaal?

Bij heel wat mensen leeft het gevoel dat het nog altijd niet opschiet. De Europese instanties wilden in het kader van de aanbevelingen aan het adres van het koninkrijk België een boete vermijden. Een van de punten die in het Europese rapport aan bod kwamen, was dat ons land door files en tijdverlies dat daaraan is gekoppeld, elk jaar 2 procent van het bbp verliest. Het gaat over een dikke 8 miljard euro. De files staan in hoofdzaak op de plaatsen waar de economische activiteit plaatsvindt, en dat is vooral op Vlaamse wegen. Dus, deze problematiek is heel gevoelig, niet alleen vanuit het oogpunt van rijcomfort en verkeersveiligheid, maar ook door de economische impact.

Met dit rapport voor ogen moet er ofwel iets gebeuren, ofwel moeten mensen op een andere manier worden overtuigd. Wat is uw houding hierin, minister?

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

De heer Steve D'Hulster: Mijnheer Penris, meestal staat u garant voor een welbespraakte woordenvloed. Toen ik deze minimalistische vraag om uitleg zag verschijnen, dacht ik dat de kracht van verandering overal zichtbaar wordt. Ik dacht dat in het lichtplan het optrekken van de standaard van de retroreflectie van 100 naar 150 zat. Wat is de stand van zaken daarvan? Moeten we extra inspanningen leveren om dat door te trekken?

In het veiligheidsbeleid heb je subjectieve en objectieve onveiligheid. Sommige locaties voelen misschien onveilig aan, maar zijn het daarom niet per definitie. Misschien is dat ook zo voor de zichtbaarheid op de weg.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Veel vragen hebben betrekking op veel verschillende zaken. Ik probeer wat klaarheid te brengen, u door de bomen het bos te laten zien.

Het is heel goed dat de Vlaming in het algemeen bezorgd is over de kwaliteit van de wegen. Dat is ook een van de redenen waarom ik dagelijks van 's morgens vroeg tot 's avonds laat, en soms ook 's nachts op pad ben.

Ik heb wat problemen met de mensen die het rapport dat we elk jaar maken over de toestand van de wegen en snelwegen, op het niveau plaatsen van de bevraging die de VAB heeft gedaan. Dat is oneer aandoen aan de manier waarop mijn diensten van het Agentschap Wegen en Verkeer rapporteren, waarbij elke vierkante meter snelweg in kaart wordt gebracht en waarbij niet alleen veiligheidsparameters in kaart worden gebracht, maar ook comfortparameters. Comfortparameters hebben met iets subjectiefs te maken. Veiligheidsparameters zorgen ervoor dat je veilig met je auto op de snelweg kunt rijden.

VAB heeft blijkbaar online een aantal vragen gesteld. Ik heb zelf niet de kans gehad om de enquête in te vullen. We hebben met de woordvoerder van VAB gebeld om het document te krijgen, maar we hebben niets gekregen. Hij zei dat het een bevraging van de leden was. 33 procent klaagt over de veiligheid op de snelwegen. Je zou ook kunnen zeggen dat het voor zeven op tien wel in orde is. Vijf jaar geleden zouden wellicht geen zeven op tien mensen dat hebben gezegd. Je moet de cijfers ook zo bekijken.

Er is gevraagd hoe deze cijfers zich verhouden tot het onderzoek dat ik hier elk jaar kom presenteren. Het onderzoek dat ik hier elk jaar laat presenteren door de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer, is een onderzoek dat gebaseerd is op een rit van een ARAN-toestel op de snelweg, plus een visuele inspectie. De visuele inspectie is een onderzoek, niet van de randinfrastructuur, maar van het wegdek. Verlichting enzovoort zit in het Lichtplan. Ik heb jullie ook beloofd dat er in het najaar een rapport komt over alle toebehoren – vangrails, belijning –, samen met een definitieve evaluatie van het lichtplan. Dan hebben jullie voor de volgende legislatuur een rapport met alles wat er al gebeurd is en wat er nog moet gebeuren.

Ik heb als doelstelling vooropgesteld dat de veiligheid en het kwaliteitsniveau in 2015 opnieuw op peil moeten zijn. Die doelstelling zullen wij halen als we kunnen blijven doorwerken zoals we nu doen. 2015 wordt ook het jaar waarin we het systeem dat al zo lang

in Nederland wordt toegepast, zullen kunnen uitrollen. We willen ook een systeem van automatische kwaliteitscontrole waarbij de computer aangeeft waar de toplaag moet worden vernieuwd. Wij kunnen dat nu op vele zones nog niet toepassen omdat de fundering slecht is.

Ik heb al uitgelegd dat er twee soorten herstellingen zijn. Wat wij nu op de snelwegen aan het doen zijn, is het herstellen van de funderingen. De hele laag wordt vernieuwd. Wat we soms ook moeten doen, is bijvoorbeeld na de winter, de zeer zware schade onmiddellijk herstellen. Twee jaar geleden hebben we besloten om een contract ‘Winterasfalt’ in het leven te roepen. De mijnheer die met zijn emmertje putjes vulde op de snelweg, kon niet anders omdat alle asfaltcentrales in de winter dicht zijn. Daarom hebben we besloten om in de winter een asfaltcentrale open te houden om tijdens de winter, in een snelwegzone die nog geen nieuwe fundering heeft gekregen, bij schade de toplaag te vernieuwen. Voor die zones kunnen wij geen tien jaar of meer garantie geven. Ik kan u onmiddellijk een aantal zones aanwijzen waar winterasfalt is gebruikt omdat er volgens de planning niet onmiddellijk aan de fundering kon worden gewerkt. Mijnheer Keulen, u hebt dus gelijk. Mensen vinden dat terecht vreemd, maar de putten kunnen er niet blijven, want dat is onveilig. Maar de zones worden nog zeer grondig gerenoveerd.

Ik apprecieer wel dat VAB een bevraging doet. Je kunt ook niemand verhinderen om dat te doen. VAB heeft nu ook een fietshersteldienst en heeft daarover ook een bevraging gedaan bij honderd fietsers. Ik word dan in de krant geconfronteerd met ‘het’ fietsrapport. Dat vind ik dan weer een beetje minder juist, als ik het zo mag zeggen. Misschien had men ook kunnen vragen of er al verbetering was. De meeste mensen zullen dat wel erkennen, want er wordt wel gewerkt. Ik geef toe dat het moeilijker is op de gewestwegen, maar op de snelwegen wordt er gewerkt. Meer dan wat er nu gebeurt, gaat niet. De enquête van VAB is er bovendien gekomen op een moment dat mijn mailbox vol zit met mails van mensen die klagen dat er zoveel werken zijn. Dus, het is goed dat die bevraging gebeurd is, maar maak er geen rapport van omdat het onrecht aandoet aan de kwaliteitscontroles die gebeuren en die we ook nog zullen blijven doen. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Het is een gevoelsmatige barometer voor mij. Je moet er rekening mee houden, maar ik zal er toch op reageren. We hebben al contact opgenomen. VAB is zeer nauw betrokken bij de wegenwerken. Er is jaarlijks een vergadering met Touring, VAB, de vrachtwagenorganisaties, de automobielenorganisaties, de motorrijders, de werknemers- en werkgeversorganisaties over de snelwegwerken. Ze hebben mij al heel nuttige suggesties gedaan, bijvoorbeeld over het aantal rijstroken dat moet worden vrijgehouden. In de mate van het mogelijke houden wij daar ook rekening mee. Maar als je te horen krijgt – en het persbericht was eigenlijk wel genuanceerder, dus mag ik niet te negatief zijn – dat het sop de kool niet waard is en dat het niet verbetert, dan is dat niet juist. Ik denk ook niet dat het hun bedoeling was.

Als er wordt gevraagd of de toestand vandaag nog altijd minder goed is dan in Nederland, dan is het antwoord dat die natuurlijk nog altijd minder goed is. Maar ik hoop om zo snel mogelijk de fase van het cyclische herstel te bereiken. Over enkele maanden verwachten we een rapport. Tom Roelants zal de resultaten weer voorstellen.

Doelstelling 2015 blijft bestaan, zeker wat de toestand van het wegennet betreft. Er zijn een aantal grote projecten die we op dit ogenblik aan het uitvoeren zijn. Het gaat om zwaar structureel onderhoud dat gebeurt en waarbij we over hele lange afstanden herstellen. We zien ook dat de resultaten van de inspanningen stap per stap zichtbaar worden. Voor het aantal wegen in goede tot uitstekende staat, zien we de voorbije vijf jaar een stijging van de kwaliteit. Ook de parameters inzake veiligheid en zelfs inzake comfort gaan erop vooruit. Het aantal wegen in onvoldoende goede staat daalt.

De VAB heeft daar al heel positief op gereageerd en is ook, zoals ik al zei, van heel nabij betrokken bij het minderhinderbeleid. Daarom stelt de perstekst dat het een barometer is. Er wordt een beetje gesuggereerd dat het om structureel onderhoud gaat, maar als ik de vragen

bekijk, zie ik dat de mening wordt gevraagd over markeringen, bebakening, veiligheid, zichtbaarheid en zichtbaarheid bij regenweer. Dat alles heeft in se niets te maken met de kwaliteit van het wegdek.

Ik ga nu in op de randinfrastructuur. Een eerste grote hoofdstuk bij die randinfrastructuur is het lichtplan. We kenden het resultaat eigenlijk al als het gaat over de zichtbaarheid 's nachts. Als ik aan mijn vader vraag of hij vindt dat het licht moet blijven branden op de snelweg 's nachts, dan antwoordt hij, ook al rijdt hij nooit op de snelweg 's nachts, dat het licht moet blijven branden 's nachts. Gevoelsmatig vinden mensen dat, en dat is logisch. Voor we het licht hebben uitgedaan, hebben we inlichtingen gevraagd, onder meer bij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV), of dat effect heeft op de veiligheid, of we het al dan niet konden doen. Het antwoord was vrij duidelijk, het werd hier ook al bediscussieerd in het parlement: het was perfect mogelijk om het licht uit te doen.

U hebt wel gelijk dat we beloofd hebben om een aantal flankerende maatregelen te nemen. Toen in de zomer van 2011 het lichtplan werd voorgesteld, hebben we gezegd dat we zouden starten met het verhogen van de retroreflectiewaarde van de markeringen op autosnelwegen. De retroreflectiewaarde is de mate waarin de markeringen het licht terugkaatsen van de snelweg naar de lichtbron, en dat zijn uiteraard de koplampen van de voertuigen. De retroreflectiewaarde is met andere woorden een maat voor de zichtbaarheid van de markeringen 's nachts, vooral bij droog weer.

Sinds de zomer 2011 is de norm die het AWV voor de autosnelwegen hanteert 150 lux. Eerder werd een minder strenge norm van 100 lux geëist. Het vreemde hierbij is dat de norm net dezelfde is als die in Nederland en het Verenigd Koninkrijk. Alle markeringen die wij nog aanbrengen op snelwegen, zijn 150 lux, en dat is een heel hoge reflectiewaarde. Dat is ook zichtbaar op de weg. Ik heb hier wellicht al eens verteld dat ik op een bepaalde nacht naar Brussel moest rijden en dat de E40 voor mij helemaal veranderd was. De terugkaatsing van het licht maakt het veel beter, veel aangenamer om op de snelweg te rijden.

Bij de vervanging wordt rekening gehouden met de levensduur van de huidige markeringen. Dat betekent dat we nu volop de markeringen aan het vernieuwen zijn. Het duurt natuurlijk nog een tijdje voor ze allemaal vernieuwd zijn, maar dat is volop bezig.

De hogere retroreflectiewaarden kunnen we overal krijgen, maar op de gewone markeringen zijn ze minder goed omdat daar minder van die reflecterende deeltjes in zitten, dat maakt het dus een beetje moeilijker.

Bij nat weer blijft de zichtbaarheid toch een beetje slechter dan bij droog weer, ook met die markeringen. Ik heb ook aan AWV gevraagd hoe dat komt. In de buurlanden worden dezelfde producten gebruikt en daar kampt men met hetzelfde probleem. Om die reden gebruiken we steeds meer structuurmarkeringen voor onze snelwegen. Het zijn markeringen met een oneffen vorm. Ze zijn niet vlak, maar ribbelig. Het voordeel is dat bij regenweer het water er niet op blijft liggen. Bij een vlakke markering is dat wel het geval. Als er op een vlakke markering water ligt, ziet men de markering niet meer. Op ribbeltjes blijft het water minder makkelijk liggen en daardoor zijn ze beter zichtbaar.

AWV heeft gelijktijdig met de invoering van de hogere retroreflectiewaarde bij droog weer, ook de prestatie bij een nat wegdek en regenweer opgetrokken.

Evoluties in de markeringssector worden op de voet gevolgd en er worden heel veel ervaringen uitgewisseld met de buurlanden. Er zijn ook een aantal duurzaamheidstests die vandaag volop lopen. Er wordt trouwens ook nauw samengewerkt met de Service Public de Wallonie, omdat men daar ook volop bezig is met die betere markeringen.

AWV heeft ook een mobiele retroreflectometer aangekocht, dat is een toestelletje waarbij al rijdend de retroreflectiewaarde kan worden getest. Ik had beloofd dat er een evaluatie zou

komen en die kunnen we natuurlijk niet met het blote oog doen, er moet fatsoenlijk gemeten worden, vandaar de mobiele retroreflectometer.

Ik kom tot de bebakening. Daarmee bedoelen we niet alleen de vangrails, maar vooral de reflectoren die worden geplaatst. Ook daar wordt aandacht aan geschonken. Sinds eind 2011 is er langs alle autosnelwegen bebakening geplaatst door middel van reflectoren links en rechts van de rijbaan, ofwel op paaltjes, ofwel op een afschermende constructie. In eerste instantie werden de wegvakken die niet of niet permanent verlicht worden, van de nodige reflectoren voorzien. AWV heeft ook de richtlijnen rond bebakening een beetje geactualiseerd. Er komt de komende maanden een dienstorder, want nu zijn er nog verschillende types bebakening op de verschillende snelwegen.

Als het gaat over de signalisatie zijn er de lijnen en de reflectoren. Het is gewoon zichtbaar dat er overal extra reflectoren werden geplaatst. Misschien blijft er nog steeds een gevoel van vroeger hangen, maar er zijn heel veel reflectoren bij geplaatst.

Mevrouw Jans, sinds de jaren 90 zijn de lichten 's nachts gedoofd. Dat was een foutje in de communicatie van VAB, denk ik. VAB stelt dat ik in 2011 het licht heb gedoofd. Dat klopt niet: tussen middernacht en 5 uur was het licht al van in de jaren 90 gedoofd. Mijn voorganger, minister Peeters, heeft het licht toen een uurtje langer gedoofd. Vervolgens heb ik beslist dat de regel zou worden omgedraaid. Vroeger gold dat het licht aan was en op bepaalde momenten werd gedoofd. Ik heb beslist dat het licht altijd gedoofd zou zijn, behalve op de plaatsen waar dat nodig is, zoals kruispunten, op- en afritten en de driehoek waar heel veel verkeer is, en als het regent. Ook 's nachts als het heftig regent doen we de lichten dus aan. Het licht is dus eigenlijk al heel lang uit. Ik heb er natuurlijk extra over gecommuniceerd in 2011, met de mededeling dat de lichten nu permanent uit zouden blijven en dat we ze zouden doen branden op de ogenblikken dat dit moet.

Ik ontken niet dat dit soms op bepaalde momenten niet helemaal logisch is. Ik heb dat al gezegd in dit parlement. Ik neem de as Brussel-West-Vlaanderen als voorbeeld, omdat die mij het meest bekend is. Dat is ook een interessante as: Vlaams-Brabant ligt sowieso in het drukste gebied. Het licht is aan. Komt men aan in Oost-Vlaanderen, en het is nog aan het regenen, dan blijft het licht aan. Op de grens van West-Vlaanderen is dat licht echter plots uit, hoewel het nog net zo veel regent. Dat is een heel vreemde gewaarwording. Op de A17 of de E403 in West-Vlaanderen staan er geen palen meer. Daar kan men het licht niet doen branden, want er is niets om te doen branden. Mevrouw Van den Bossche, die daarvoor verantwoordelijk is, heeft ook gezegd dat het de bedoeling is om op termijn te komen tot een systeem dat zichzelf regelt. Dan spelen die provinciegrenzen geen rol meer. Het AWV is georganiseerd in provinciale entiteiten. Ze geven dit wel door aan elkaar, maar men kan niet bij elk buitje dat voorbijkomt opnieuw dat licht gaan aansteken. Die bui moet voldoende zwaar zijn. Er wordt zeer goed samengewerkt met de voorspellers, maar net als bij sneeuwval kan men niet elke regenbui op 10 à 20 kilometer voorspellen. Het is dus absoluut niet mijn bedoeling om dat licht 's nachts opnieuw te doen branden, terwijl dat al sinds de jaren 90 uit is. Ik zal dat niet doen, en ik hoop daarvoor ook op de steun van dit parlement.

Wel moeten we dagelijks blijven werken opdat de lichten zo getrouw mogelijk zouden reageren op de werkelijkheid, en dus gaan branden wanneer dat om veiligheidsredenen nuttig is. Als er problemen zijn, dan worden die altijd doorgegeven. Ze worden ook naderhand doorgesproken. Men leert ook. Ik merk ook dat er heel veel wordt geleerd. Van de voorzitter krijg ik soms een sms met de opmerking dat het licht aan is hoewel het niet regent, of andersom. Dat is mijn correspondent uit Limburg. Ik ken de snelwegen daar ondertussen ook al zeer goed. Iedereen is daar dus mee bezig. Dat is goed. Dit is een knelpunt. Ik kan me voorstellen dat mensen verkiezen dat het licht aan is, maar ik ben er niet van overtuigd dat dit beter is voor de verkeersveiligheid. Wel moeten we, als de zichtbaarheid minder groot is, bijvoorbeeld bij regenval, daar rekening mee houden. Ook moeten we ervoor zorgen dat overal sprake is van de correcte belijning, maar men is volop bezig die te plaatsen. De

reflectoren zouden eigenlijk vrijwel overal in orde moeten zijn. Ik krijg zelfs berichten van mensen die me vragen waarom ik ergens paaltjes met reflectoren heb laten zetten. Dat moet natuurlijk omdat men zo de bebakening goed ziet.

Wat men in Groot-Brittannië doet, is zeer interessant. Daar plaatsen ze reflectoren tussen de rijstroken. Men kan dat heel goed zien als men naar de boot rijdt. Het is net alsof men op een landingsbaan rijdt. De zichtbaarheid is er super. Daar staat geen enkele verlichtingspaal, maar er is nooit een moment waarop men dat niet ziet. We hebben aan onze mensen gevraagd te bekijken of dat hier kan, hoeveel dat kost, en of dat voor schade aan het wegdek zorgt.

We kunnen een afspraak maken voor het najaar, voor een stand van zaken met betrekking tot al het toebehoren van de wegen en de evaluatie van het lichtplan, met de knelpunten en hoe die worden aangepakt. Ik heb al wel enigszins een inzicht gegeven ter zake. We werken ondertussen keihard door aan het beter maken van onze snelwegen, maar ook uiteraard van de gewestwegen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik vind uw antwoord interessant. In het begin dacht ik dat u sceptisch stond tegenover wat VAB ons in dezen te melden had. Elke consumentenorganisatie mag echter melden wat ze te melden heeft. Als de klanten van De Lijn klachten hebben, dan houdt u daar ook, hopelijk, rekening mee. Als klanten van ons wegennet klachten hebben, dan moet u daar ook rekening mee houden. Ik denk dat u dat oprecht probeert te doen. Ik volg liever uw vader dan uzelf: voor mij mogen de lichten op ons wegennet de hele tijd blijven branden. U zult waarschijnlijk argumenten hebben om die niet te doen branden. U reikt ons een aantal argumenten aan ter zake.

U geeft ook toe dat VAB gelijk heeft in die barometer. U zegt dat 45 procent van de ondervraagde klanten klaagt over onvoldoende zichtbaarheid bij regen. Dat geeft u toe. U stelt dat dit een probleem is van AWV, en u verwijst naar de provinciegrenzen. Misschien zou het de moeite zijn om eens te onderzoeken of dat provinciale karakter van AWV niet moet worden doorbroken, of er niet één Vlaamse verkeerswegeninstantie moet worden gemaakt. Dat is een suggestie die ik u meegeef. Ik hoop dat u verder rekening zult blijven houden met de bekommernissen van onze klanten.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uw stelling dat VAB geen studie heeft gemaakt, maar een barometer, lijkt me een correcte inschatting. Dit lijkt me een belangrijke nuance. Een barometer geeft aan welke gevoelens bij de automobilisten leven. Het is belangrijk hiermee rekening te houden. Of die studie of enquête al dan niet grondig is gevoerd, maakt op zich weinig uit. Die gevoelens leven bij veel Vlamingen die dagelijks op de weg vertoeven. Volgens mij moeten we het pad blijven volgen dat de minister bij het begin van de legislatuur is ingeslagen. We moeten aan het onderhoud van de wegen werken op de manier waarop AWV dit nu doet.

Ik wil er absoluut niet voor pleiten van het lichtplan af te stappen. Ik ben voorstander van het doven van de lichten. We moeten de lichten enkel aansteken als dat nodig is. Dit lijkt me de beste handelwijze.

Wat de randinfrastructuur betreft, is de minister van mening dat de wegmarkeringen nagenoeg allemaal zijn vervangen en dat ook met betrekking tot de reflectoren alles is aangepast. Zeker wat die reflectoren betreft, heb ik het gevoel dat er nog werk te verrichten valt. Ik rijd wekelijks van het oosten naar het westen van het land. Ik doorkruis heel Vlaanderen. Ik heb de indruk dat er op heel veel plaatsen nog te weinig reflectoren aanwezig zijn.

De minister heeft de idee aangehaald reflectoren in de rijbaan te plaatsen. Ze zou dat zeker verder moeten onderzoeken. Ik ben vorig jaar op vakantie in Spanje geweest. Zelfs daar

wordt bij de aanleg van elke nieuwe weg in reflectoren midden op de weg voorzien. Ik vind dat een magnifiek systeem.

Wat de wegmarkeringen betreft, wil ik nog een opmerking maken. Zeker nu zo veel wegwerkzaamheden worden uitgevoerd, stel ik vast dat de kwaliteit van de tijdelijk aangebrachte wegmarkeringen niet voldoende is. Ik vraag me af hoe het hiermee zit. Wordt hiervoor dezelfde norm als voor de permanente wegmarkeringen gebruikt? Zeker 's avonds en tijdens regenbuien stel ik vast dat het verschil tussen tijdelijke en permanente wegmarkeringen zeer moeilijk te zien is. Ik vind het zeer verwarrend me bij wegwerkzaamheden op basis van die wegmarkeringen op de juiste plaats op de weg te bevinden. Dat is mijn bijkomende vraag.

Wat het lichtplan betreft, vind ik dat we dit zeker moeten voortzetten. We hebben vorige week het onderzoek van het BIVV besproken. Uit die gegevens is gebleken dat er in 2011, het jaar waarin we met het doven van de lichten zijn gestart, niet meer ongevallen zijn gemeld. Dit bevestigt enkel dat dit geen nadelige gevolgen voor de verkeersveiligheid heeft.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Volgens mij moet het lichtplan verder zijn beslag krijgen. Misschien moeten we dit naar de gewestwegen doortrekken. Dit kan vanaf het ogenblik dat de nodige schilderwerken zijn uitgevoerd. Bij de nieuwe belijning moet ook rekening worden gehouden met het weerkaatsend aspect. Dit geldt ook voor de delen van de autosnelwegen waar de lichten blijven branden.

Ik denk dat iedereen in het Vlaams Parlement uit eigen ervaring spreekt. Dit is vooral 's avonds van belang. Het gaat om een veilig baken dat het rijcomfort en de verkeersveiligheid positief beïnvloedt.

De voorzitter: De evaluatie van het lichtplan staat in onze planning voor het najaar.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, wat het provinciaal aspect betreft, wil ik opmerken dat we dit sinds de start van het herstelprogramma voor de snelwegen heel centraal bekijken. Het is ook globaal aanbesteed. Als het om de gewestwegen en de ontwerpen gaat, hebt u natuurlijk een punt.

Ook de aansturing van het aan- en uitschakelen van de lichten gebeurt centraal. De beslissing de lichten aan te schakelen, wordt na een weersvoorspelling genomen. De politionele diensten en AWV bekijken dit samen. Dit verschilt, bij wijze van spreken, van bui tot bui.

Als ik zou beweren dat ik geen commentaar krijg als het regent, zou ik liegen. Sommige mensen zijn natuurlijk al kwaad als er vijf druppels vallen en de lichten niet branden. Dat is niet de bedoeling. Een beetje regen vormt geen probleem. Soms kan er echter een probleem zijn. We moeten dat nauwkeurig detecteren. Dit is een werkpunt.

Het is nooit mijn bedoeling geweest de enquête van de VAB in de vuilnisbak te werpen. Iedereen mag enquêteren. Als Vlaams volksvertegenwoordiger heb ik ooit nog een enquête over de netheid van onze wegen gehouden. De minister-president vond dat niet zo plezant. Ik ben een voorstander van enquêtes. Ik heb dan wel het recht er die elementen uit te halen die ik als een werkpunt beschouw. Daarnaast mag ik er ook de elementen uithalen die ik onterecht vind. Bovendien vind ik dat ik de wijze waarop en de gedegenheid waarmee mijn diensten hun eigen metingen verrichten, mag appreciëren.

Mevrouw Jans, uw vraag over de tijdelijke wegmarkeringen is zeer pertinent. Een definitieve wegmarkering is natuurlijk, zoals de term al laat vermoeden, moeilijker te verwijderen dan een tijdelijke wegmarkering. Een tijdelijke wegmarkering is altijd tijdelijk van aard. Die wegmarkeringen moeten zo goed mogelijk zijn. We moeten er echter ook voor zorgen dat ze geen duurzame resultaten nalaten zodra we ze niet meer nodig hebben. Dat gebeurt niet

overall. Op sommige plaatsen merken we dat dit een probleem is. In sommige zones verloopt dit zeer goed. Dat heeft met de ondergrond te maken. We proberen hieraan te werken.

Mijnheer Keulen, ik weet dat uw fractie als geheel voorstander van het lichtplan is. Volgens uw fractie zouden we de lichten op de gewestwegen ook wat meer moeten doven. Die gewestwegen vormen echter een wat specialer geval. Het aspect van de sociale veiligheid gaat hier immers ook mee gepaard. In bepaalde zones kan het zeker. In zones met veel bebouwing zal het moeilijker zijn om alle lichten te doven.

Wat de wegmarkeringen betreft, hebt u gelijk. We moeten proberen de markeringen zo duurzaam mogelijk te maken. De hogere reflectiewaarde voor markeringen langs gewestwegen is pas vanaf het najaar van kracht.

Ik zal de evaluatie en de inventaris hier in de loop van het najaar met veel plezier voorstellen.

De voorzitter: Dan kunnen we het voorstel van resolutie van Open Vld behandelen.

De heer Jan Peumans: Minister, als u wilt bijdragen tot de veiligheid van de weg, zou de leesbaarheid van de weg overall dezelfde moeten zijn. Ik nodig u uit om op de N78 te rijden, van Lanaken tot Maaseik. Daar kun je de fantasie van de plaatselijke ingenieur aanschouwen. De variëteit is onvoorstelbaar. Ik denk niet dat die in de rest van Vlaanderen te vinden is. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ja, dat is Belgisch-Limburg.

Soms steek ik de grens over, naar Nederlands-Limburg. Daar is de leesbaarheid van de weg overall dezelfde, ongeacht door welke plaats ik rijd. In Duitsland is dat ook zo.

Die opmerking sluit eigenlijk aan bij wat de heer Penris zegt. Er hoeft geen dictatuur te zijn, maar voor de leesbaarheid van de weg zou het niet mogen dat iedereen zomaar zijn fantasie volgt. U moet maar eens rondkijken in uw eigen omgeving. In Nederland zijn de rondpunten allemaal gelijk. Hier zet men er een vliegtuig of flikkerlichten op. Het hangt wat af van de creativiteit van het studiebureau, de ontwerper, de ingenieur. Dat vind ik echt spijtig. Een goede leesbaarheid van de weg zou veel kunnen bijdragen tot de verkeersveiligheid.

Minister Hilde Crevits: In se ben ik het met uw opmerkingen eens. Ik wil er wel twee kanttekeningen bij plaatsen. Jaren geleden hebben we gekozen voor een systeem waarbij elke herinrichting van een gewestweg ook een heel grote inspraak krijgt van lokale besturen. Elke herinrichting wordt besproken door een gemeentelijke begeleidingscommissie en wordt bekeken door een auditor. Het decreet is nu veranderd. Er is nog meer bevoegdheid gelegd bij de gemeenten. Wij hebben draaiboeken over het inrichten van een goed rondpunt of over hoe een goed leesbare weg er moet uitzien. Er worden allerhande richtsnoeren gebruikt. Dat neemt niet weg dat er inderdaad nog een stuk autonomie blijft.

Ik ken het voorbeeld dat u aanhaalt niet. Maar in mijn omgeving zie ik dat de recente herinrichting van gewestwegen voor meer harmonisatie heeft gezorgd. Er zijn natuurlijk heel wat kilometers gewestweg. Daarenboven moet ook de leesbaarheid van de gemeentewegen worden verhoogd. Onze startpositie is Vlaams. Dat betekent een zeer grote variëteit. In de woningbouw is dat ook. Wij hebben een enorme variëteit van huizen. In Duitsland en Nederland is er een totaal ander beeld van ruimtelijke ordening.

Ik kan de opmerkingen begrijpen. Dat krijg je echter niet op een-twee-drie geharmoniseerd. Het is verbeterd, maar er is een stuk creativiteit mogelijk dankzij de inspraak die we geven aan de steden en gemeenten.

De heer Marino Keulen: U zou de kostprijs van een rondpunt in Nederland eens moeten vergelijken met de kostprijs van een rondpunt in Vlaanderen. Ik denk dat u heel erg verbaasd zou zijn. Men zou dus meer kunnen doen met hetzelfde geld. Vanuit mijn gemeentelijke ervaring kan ik zeggen dat men dat soms ook niet wil. Het is gemakkelijker om 4 werven te

volgen dan 11. Het is maar na 25 jaar in de politiek dat je zulke zaken ziet. Dat kan hier ook in meespelen.

Ik denk dat we globaal te veel betalen voor inrichtingen als rondpunten en dergelijke in vergelijking met onze – laten we zeggen – beschaafde buurlanden.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer en het stijgend aantal voertuigkilometers - 1956 (2012-2013)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, naast de kwaliteit in de staat van de wegen bent u ook dagelijks bezig met de filebestrijding en de duurzaamheid van de mobiliteit. In dat laatste kader verscheen recent de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer met betrekking tot het aantal kilometers dat werd afgelegd door Belgische voertuigen in het jaar 2011. Uit die studie blijkt – volgens mij niet zo verrassend – dat de Belg nog steeds verslingerd is aan zijn auto en dat al onze personenwagens in 2011 een totaal van 83,7 miljard kilometer aflegden. Dat is een absoluut record en een stijging met 1,4 procent ten opzichte van 2010. In Vlaanderen was er zelfs een stijging van 2,2 procent. Gemiddeld rijdt de Belg 7646 kilometer per jaar rond, 18 procent meer dan een Fransman en 24 procent meer dan een Nederlander. Globaal bekeken, zitten we in België wat het aantal afgelegde kilometers per jaar betreft 15 procent boven het Europese gemiddelde.

Bij het vrachtverkeer zijn de schommelingen groter. Met bestelwagens werd in 2011 nog 0,6 procent meer kilometers afgelegd, maar het aantal kilometers met vrachtwagens en trekkers is wel gedaald, vermoedelijk ten gevolge van de moeilijke economische conjunctuur.

In die studie werden als belangrijke redenen voor het toenemende aantal voertuigkilometers onder meer de subsidiëring van onze mobiliteit aangehaald, met name het woon-werkverkeer, – firmawagen met tankkaart – alsook de specifieke ruimtelijke ordening in Vlaanderen en België en een aantal remmende factoren om van woonplaats te veranderen, zoals de registratierechten. Een aantal van die redenen liggen buiten uw bevoegdheid. Mobiliteit heeft nog altijd enerzijds federale en anderzijds gewestelijke bevoegdheid.

Oplossingen in het kader van duurzaamheid en fileproblemen zijn niet steeds voor de hand liggend en een moeilijke materie. Een sleutel voor een aantal van die zaken is volgens mij te vinden op federaal niveau, maar uiteraard is de Vlaamse bevoegdheid ook belangrijk.

Minister, hoe zal er vanuit Vlaanderen worden ingespeeld op de resultaten van deze studie, die weliswaar federaal is, met betrekking tot het aantal voertuigkilometers? Wat is uw visie over deze federale studie en kan dit dienen voor uw Vlaams beleid?

Ook uit het laatste onderzoek verplaatsingsgedrag, Vlaams dan, bleek dat de Vlaming verslaafd is aan de auto en zelfs voor 500 meter de wagen neemt. Wanneer worden de resultaten verwacht van het vierde onderzoek verplaatsingsgedrag?

Binnen de strategische doelstellingen van het Pact 2020 en ViA rond mobiliteit is onder meer opgenomen om het aantal afgelegde kilometers per persoon in het woon-werkverkeer per auto drastisch te verminderen tegen 2020. Hiertoe zal onder andere thuiswerk worden gestimuleerd, maar niet alleen dat. Welke huidige initiatieven werden en worden genomen op het vlak van het verlagen van het aantal kilometers woon-werkverkeer dat met de wagen wordt afgelegd? Wat is de stand van zaken van initiatieven voor het stimuleren van telewerk?

Eveneens in de mobiliteitsdoelstellingen van Pact 2020 en ViA staat dat tegen 2020 40 procent van alle woon-werkverplaatsingen zullen gebeuren via enerzijds collectief vervoer, waaronder openbaar vervoer, en anderzijds te voet of per fiets, niet te paard. Welke maatregelen kunnen nog bijkomend worden genomen om tegen 2020 zeker die doelstelling te kunnen halen? Welke rol kan het mobiliteitsbudget daarin spelen? Wat is de stand van zaken van het proefproject? In maart van dit jaar vond een slotconferentie plaats, maar het was me niet duidelijk of er nadien nog zaken zijn gebeurd of dat dat echt het einde was van het proefproject.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, dat zijn heel veel vragen, ik ga proberen beknopt te antwoorden, maar dat is niet zo evident – waarmee ik geen appreciatie over de vraag uitspreek.

Mevrouw Smaers, sinds een tijdje al worden de evoluties van het aantal voertuigkilometers op de Vlaamse wegen ook gemonitord door het Verkeerscentrum. De cijfers van het Verkeerscentrum zijn gebaseerd op een combinatie van enerzijds effectieve waarnemingen, waarbij we alle beschikbare verkeersstellingen op de autosnelwegen via het meetnet Meten in Vlaanderen bekijken, dat het snelwegennet nagenoeg volledig afdekt, en er zijn ook verkeersstellingen op niet-snelwegen, en anderzijds inschattingen op basis van de provinciale verkeersmodellen. De cijfers geven een goed overzicht van het werkelijk aantal gereden voertuigkilometers dat wordt afgelegd op de Vlaamse wegen, inclusief een zicht op welke locaties en types wegen al onze bewegingen worden gegenereerd, de verdeling over de dag en de voertuigklassen, zijnde gewone auto's, bestelwagens en dergelijke. Dat kunnen we vandaag allemaal zien. De cijfers omvatten zowel het aantal voertuigkilometers afgelegd door Belgische als door niet-Belgische voertuigen. Dat is dus alles dat over onze wegen dendert.

De federale gegevens in de studie van de FOD Mobiliteit en Vervoer, waarnaar u verwijst, bevatten niet de voertuigkilometers afgelegd door niet-Belgische voertuigen. Er is dus nog veel meer afgelegd op onze Belgische wegen. Wat niet-Belgisch is, meten wij wel, maar zit niet in die studie. De meerwaarde van de studie van de FOD Mobiliteit ligt vooral in het feit dat voertuigkilometers nu kunnen worden gekoppeld aan informatie over de leeftijd van de voertuigen of het brandstoftype. Dat laat meer accurate berekeningen toe van de emissies en het energieverbruik. Het is wel nuttig dat we dat hebben, apart bekeken.

Er zijn prognoses uitgevoerd door het Verkeerscentrum en het federaal Planbureau. Die wijzen unisono in dezelfde richting, namelijk een verdere toename van de mobiliteit, voor een deel te wijten aan de bevolkingsgroei, maar ook aan economische activiteiten. De mobiliteitsgroei beheersen is dan ook een van de uitdagingen waarmee wij in de toekomst moeten proberen om te gaan.

Voor de cijfers van het onderzoek verplaatsingsgedrag verwijs ik naar het onderzoek 4.3. U hebt het over autooverslaving. De cijfers zijn echt wel sprekend. Bijna een vijfde van al onze verplaatsingen is korter dan 1 kilometer. 53 procent van onze verplaatsingen blijft binnen een perfect fietsbare afstand van 5 kilometer. Bijna de helft van de mensen die in Vlaanderen beroepsactief zijn, woont op maximaal 10 kilometer van de werkplaats. Een kwart van de beroepsactieven woont maximaal 5 kilometer van het werk. Van dat kwart kiest 29 procent voor de fiets, 14 procent gaat te voet, maar de overgrote meerderheid van 51 procent gebruikt de auto, dus ook voor de heel korte verplaatsingen. Die cijfers duiden op een groot potentieel voor fietsgebruik. Daarom blijven we inzetten op de comfortabele fietsverbindingen. We hebben er al uitgebreid over gediscussieerd. Fietspaden is één, maar je moet een netwerk maken. Dat is juist. We hebben nog veel werk.

De resultaten van het onderzoek verplaatsingsgedrag 4.4 worden zeer binnenkort verwacht. Ik hoop begin juli, maar het zou ook wat later kunnen zijn. Ik wil ze ook wel bijhouden tot

september, zodat u ze hier in primeur krijgt. Voor mij is het om het even. Ik kijk wanneer we ze hebben. Vrij binnenkort moeten ze bij ons aankomen.

Het is de doelstelling van de Vlaamse Regering om voor het woon-werkverkeer een verhouding 60/40 na te streven: 40 procent van de woon-werkverplaatsingen te voet, met de fiets of het openbaar vervoer en 60 procent met de wagen. Er worden veel initiatieven genomen. We hebben er hier ook al veel besproken, mevrouw Smaers. Via het Pendelfonds is een nieuwe oproep gelanceerd, zoals ik had beloofd. Voor het fietsgebruik is er het geïntegreerd fietsinvesteringsprogramma. Vorige week heb ik gehoord dat ik meer moet vegen langs de fietspaden, dat zal ook gebeuren.

Het openbaar vervoer komt straks nog uitgebreid aan bod. De operationele doelstellingen zijn opgenomen in de beheersovereenkomst van De Lijn. De Lijn is actief om in overleg met steden en gemeenten te kijken op welke manier ze kan inspelen op vragen. Ik geef één voorbeeld: in West-Vlaanderen heeft een Ieperse bedrijvenvereniging De Lijn in april van dit jaar gevraagd om met enkele eenvoudige ingrepen de dienstverlening beter af te stemmen op wat de bedrijven nodig hadden. Dat hebben ze ook gedaan. U hebt ook gevraagd dat men zou proberen om dat actief te doen, het gebeurt ook.

Om het openbaar vervoer voor woon-werkverplaatsingen te stimuleren, zet De Lijn ook actief in op overeenkomsten met bedrijven. Maar uiteraard zijn er een aantal bedrijventerreinen in Vlaanderen die een beetje moeilijk liggen. Men kan niet verwachten dat elk bedrijf een halte voor de deur heeft. Er zijn ook bedrijven met heel vroege of late werkuren. Daarom moet dat het Shuttledecreet dat al lang is aangekondigd, er nu ook dringend komen.

Er wordt ook samengewerkt met andere vervoersmaatschappijen om gecombineerde abonnementen aan te bieden zoals Velo, Blue Bike en cambio. Daarmee wordt aan werknemers een vlot en combineerbaar vervoer aangeboden.

Wat telewerk betreft, heeft het Departement Mobiliteit en Openbare Werken beslist om in het voorjaar van 2014 een rondetafel over telewerken te coördineren, aansluitend op de vervolgacademie telewerken waarin de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) voorziet voor het najaar 2013 en de studie die de SERV heeft opgestart en waarvan de resultaten eind dit jaar beschikbaar zullen zijn. Er komt de volgende maanden dus nog heel wat op ons af.

Mevrouw Smaers, u weet ook dat ik het project Werken van Mobiel 21 ondersteun. Volgende dinsdag wordt er een rondetafel 'Slimme mobiliteit, naar een ITS-actieplan' georganiseerd waarvoor ik iedereen hartelijk wil uitnodigen.

Er zijn nog maatregelen mogelijk om het aanbod te stimuleren. Prijsmaatregelen zijn daarbij de meest tot de verbeelding sprekende maatregelen. Verder is er ook de kilometerheffing. Wat de kilometerheffing voor vrachtwagens betreft, is er al een beslissing genomen. Voor de kilometerheffing voor personenwagens wordt nu een proefproject opgezet. Wij willen eind dit jaar de resultaten daarvan kennen om een weloverwogen beslissing te kunnen nemen wanneer het gaat over de effecten van kilometerheffingen voor personenwagens.

In maart werden de resultaten van het proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt' voorgesteld. Het project is met de financiële steun van het departement Mobiliteit en Openbare Werken uitgevoerd door het Vlaams Netwerk van Ondernemingen (Voka), Mobiel 21 en de Bond Beter Leefmilieu. De projectresultaten waren heel positief. We moeten daar dan ook verder werk van maken.

Het zou goed zijn indien een aantal fiscale en juridische hervormingen zouden kunnen plaatsvinden waardoor ondernemingen nog meer worden gestimuleerd om het concept van het mobiliteitsbudget op maat van de werknemers concreet te implementeren. Een van de verrassende projectresultaten was dat ondanks de huidige complexe wetgeving het vandaag toch al mogelijk is om met een concept van mobiliteitsbudget te werken. De onderneming

moet daarvoor beschikken over een goede en klantvriendelijke beheerstool. Organisaties zoals SD Worx en ook het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM) hebben al concrete praktische stappen gezet in de ontwikkeling van een dergelijke tool.

Eind mei vond er een afsluitende evaluatievergadering plaats. Toen is onder andere met Voka Halle-Vilvoorde afgesproken dat men een voorstel zou uitwerken, naast de gewenste fiscale juridische wijzigingen, op welke wijze het concept van het mobiliteitsbudget in de praktijk verder kan worden gepromoot. Ik denk dan aan een samenwerking met de provinciale mobiliteitspunten. Dit plan van promotieaanpak wordt tijdens de zomervakantie verder uitgewerkt.

Het VIM werkt in het kader van het concept van het mobiliteitsbudget aan marktcreatie voor zowel applicatiebouwers als vervoeraanbieders. Uitgangspunt daarbij is om op een geautomatiseerde manier de administratieve verwerking en het beheer van het mobiliteitsbudget te vereenvoudigen zowel voor de bedrijven als voor de werknemers. Doel is, aldus het VIM, om in de toekomst de meest geavanceerde applicaties op de markt te zien verschijnen die een economische meerwaarde bieden door hun complete gamma aan functionaliteiten inzake het beheer van het mobiliteitsbudget.

De aanbevelingen uit het proefproject 'Mobiliteitsbudget werkt' worden volgens het VIM mee in beschouwing genomen in dit project. Het VIM beschouwt zijn project als complementair aan het uitgevoerde proefproject.

Het zou beter zijn indien er ook op federaal vlak een aantal wijzigingen konden worden aangebracht.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik noteer dat in de zomer of begin september een vierde onderzoek over verplaatsingsgedrag plaatsvindt. Dat kan wellicht worden gebruikt bij het zetten van volgende stappen.

Wat telewerk betreft, ben ik blij dat er in het najaar en in het voorjaar van volgend jaar nog een aantal zaken op de plank liggen.

Wat het mobiliteitsbudget betreft, komt er nog een vervolg in het kader van de communicatie en de promotie.

Na het onderzoek over verplaatsingsgedrag zullen we dit onderwerp opnieuw bekijken in deze commissie.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■