



Vlaams
Parlement

vergadering **C85**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 januari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid op autosnelwegen – 686 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de staking van de zeeloodsen – 714 (2015-2016)	5
VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken inzake de ontsluiting van Uplace – 733 (2015-2016)	7
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van tractoren als grondverzet – 734 (2015-2016)	11

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de verkeersveiligheid op autosnelwegen – 686 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, we hebben bijna een dagelijkse afspraak over verkeersveiligheid, autosnelwegen, mobiliteit. Ik vind het meestal gezellig, dus geen probleem.

De Vlaamse Automobilistenbond (VAB) lanceerde een interessant idee in De Zondag van deze week. Ik wou u vragen of dit technisch kan. U hebt het artikel vermoedelijk ook gelezen. De VAB toont aan dat in vergelijking met andere Europese landen onze autosnelwegen niet goed scoren inzake verkeersveiligheid. Een van de oorzaken van de hoge verkeersonveiligheid op onze wegen is een gebrekkige controle op te hoge snelheden en asociaal rijgedrag. De VAB deed een suggestie. Het gebrek aan snelheidscontroles zou gemakkelijk opgevangen kunnen worden met de komst van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Door deze maatregel zal het hele snelwegennetwerk uitgerust zijn met camera's die, volgens de VAB, ook ingeschakeld kunnen worden voor trajectcontroles.

Minister, u hebt de afgelopen maanden verschillende projecten aangekondigd waar een trajectcontrole zal worden geïnstalleerd, maar volgens de VAB wordt het mits een kleine extra investering mogelijk om in één klap trajectcontroles in te voeren op alle gevaarlijke punten van het autosnelwegennet.

Minister, bent u het eens met de suggestie van VAB om de camera's voor de kilometerheffing voor vrachtwagens ook dienst te laten doen voor trajectcontroles? Kan dit technisch? En zo ja, ziet u dan een mogelijkheid om bijkomende trajectcontroles te installeren buiten de reeds aangekondigde projecten? Indien de suggestie van de VAB technisch kan, hoeveel bedraagt die extra investering? De VAB heeft het over een kleine investering, maar ik zou graag van u horen, als het technisch kan, hoe groot die investering dan is en of u bereid bent die dan te doen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, er zijn in Vlaanderen heel wat camera's voor allerlei toepassingen. Vooreerst zijn er de portalen voor de kilometerheffing waarvan er binnenkort 22 zullen zijn. Daarnaast is er weigh-in-motion (WIM) waarbij de belasting door vrachtwagens wordt gemeten terwijl die vrachtwagens rijden. Zo zijn er een tiental. Dan zijn er de camera's die tussenafstanden meten en controleren of er genoeg afstand wordt gelaten tussen de vrachtwagens. Dat zijn er ook een tiental. Dan zijn er de ANPR-camera's (automatic number plate recognition) via de opdrachtcentrale. Dan zijn er ook nog de MIV-camera's (Meten in Vlaanderen) die de doorstroming meten. Wat ik in de eerste plaats wil doen, is bij vervanging nagaan hoe we kunnen overgaan tot een meer functioneel gebruik. Ik wil nagaan of ze voor meer toepassingen bruikbaar zijn dan voor de toepassing waarvoor ze origineel gebruikt worden.

Voor de camera's voor de kilometerheffing zijn er contractuele beperkingen maar er is ook het feit dat die 22 camera's ver uit elkaar staan op een autosnelwegennet van 1500 kilometer. Als je die zou willen gebruiken voor trajectcontrole, dan moeten de software en de hardware op de bestaande portalen worden aangepast, maar is er ook een tweede punt nodig. Ik weet dus niet of er nog enige baten zullen zijn.

Los daarvan, is er de problematiek van de contractuele beperkingen. De scope van het contract laat weinig ruimte. Er is geopteerd voor één systeem in de drie gewesten, wat het moeilijk maakt om in het huidig contract met de dienstverlener 'integratie' van bijkomende functionaliteiten en de al dan niet mogelijke 'koppeling' aan al bestaande systemen te bewerkstelligen. Wat is de inhoud van dat contract? Enerzijds leggen strenge privacyregels tal van beperkingen op die datadeling sterk beperken, anderzijds staat ook vermeld dat het systeem voor kilometerheffing slechts mag worden gebruikt voor de doelstellingen waarvoor het is ontworpen. Dit doel is 'tolheffing'. Het bestaande systeem is exclusief bedoeld voor vrachtwagens met een maximaal toelaatbaar totaalgewicht (MTT) van meer dan 3,5 ton. Het systeem verzamelt dus enkel data over deze voertuigen. Andere data inzake personenwagens of andere voertuigen worden zelfs niet geregistreerd. De volledige keten van registratie en verificatie tot en met het ter beschikking stellen van pregevalideerde data voor handhaving is in handen van de dienstverlener. Deze keuze is gemaakt om mogelijke hiaten te vermijden en dispuuten op vlak van handhaving tot een minimum te beperken en maakt de dienstverlener mede verantwoordelijk. Hij heeft dus als enige toegang tot deze gegevens.

De handhavingsapparatuur in het kader van de kilometerheffing wordt aangewend voor onder meer profielherkenning en identificatie, en moet aldus niet noodzakelijk moet beantwoorden aan strenge criteria en ijking door de dienst Metrologie. Ook dat zou dan nog eens moeten worden aangepast.

Het niet aanwenden van het kilometerheffingssysteem voor bijvoorbeeld trajectcontrole vloeit dus voort uit de in het verleden gemaakte keuzes. Bij de opmaak van het contract en de aanbesteding is gekozen om te beperken tot één doelstelling en er een aantal beperkingen aan toe te voegen. Dit neemt niet weg dat ik opensta voor een aanpassing, maar je kunt je afvragen of het sop de kool waard is. Maar bij vervanging van de camera's die ik heb opgesomd, zullen we altijd nagaan of er een mogelijkheid tot meervoudig gebruik is. We moeten ook nagaan of de camera's op een plaats staan die geschikt is en dat het een tracé is dat beantwoordt aan de criteria die wij vooropstellen. Als we het wegennet in kaart brengen in functie van keuzes en de selectie van tracés om trajectcontrole uit te rollen, dan is dat op basis van de zich manifesterende verkeersonveiligheid, op basis van ongevallenstatistieken waarbij die ongevallen zich hebben voorgedaan op basis van snelheidsovertredingen.

De camera's voor weigh-in-motion zijn aan hun laatste levensjaren. In 2016 moet de weigh-in-motion in Retie worden opengebroken voor nieuw asfalt. We zullen nagaan of we bij hernieuwing trajectcontrole kunnen toepassen. In het voorjaar 2017 loopt het onderhoudscontract af voor de camera's die de tussenafstanden meten. Dat is ook een opportuniteit om na te gaan of ze kunnen worden vervangen door camera's voor multifunctioneel gebruik.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik onthoud twee punten uit uw uitgebreid antwoord. Er zijn contractuele beperkingen die u hebt geërfd uit het verleden. Dat snap ik, want het contract is afgesloten door de vorige regeringsploeg. Het is een beetje een teleurstellend antwoord, want iedereen ziet die poorten staan – en ik passeer er ook verschillende. Het ziet er vrij robuuste infrastructuur uit. Het is bijzonder jammer dat men er door contractuele beperkingen geen gebruik van zou kunnen maken.

Uw tweede punt is dat deze portalen ver uit elkaar staan op de 1500 kilometer autosnelweg. Er zijn onderweg natuurlijk nog wel vaste punten, zoals op bruggen, waar makkelijk een tweede punt nabij zo'n poort kan worden geplaatst.

U bent bereid om bij vervanging van camera's na te gaan welke de opportuniteiten zijn. Het is jammer dat er voor de poorten die er staan voor kilometerheffing bij vrachtwagens, in de vorige legislatuur een contract is afgesloten dat zeer weinig opportuniteiten laat. Men zou kunnen redeneren zoals bij verkeersborden: het kan toch niet de bedoeling zijn dat telkens er een nieuwe toepassing rond verkeersveiligheid, controle of handhaving is, er nieuwe infrastructuur bij komt. 'Nu passeer ik de poort van de kilometerheffing voor vrachtwagens. Dan passeer ik de poort voor trajectcontrole. Verderop staan camera's die weer iets anders registreren.' Het zou goed zijn dat er zo veel mogelijk geïntegreerd wordt gewerkt. Ik heb begrepen dat u daar wel voor openstaat.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De keuzes zijn gemaakt door drie gewesten. Het is geen individuele keuze geweest. Ik weet niet wat er toen allemaal heeft gespeeld, maar er moest één provider worden aangeduid die opereert voor de drie gewesten. Er waren verschillende desiderata en ook beperkingen die op tafel lagen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de staking van de zeeloodsen – 714 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, in december 2015 gaven de loodsen opnieuw een duidelijk signaal. Met een onaangekondigde 24 urenstaking van de zeeloodsen van het VSOA (Vrij Syndicaat voor het Openbaar Ambt) zorgden ze in Antwerpen en Gent voor zware vertragingen. Eerder in november 2015 organiseerden ze al een stiptheidsactie.

Het conflict draaide rond een protocolakkoord van 2007 waarin afgesproken werd om een bevoegdheidsuitbreiding door te voeren van de zee naar de rivier en omgekeerd en om gelijk loon voor gelijk werk te garanderen voor alle loodskorpsen.

Beloodsing op zee is financieel minder interessant dan rivierbeloodsing, en die ongelijkheid zorgt voor sociale onrust en opbod volgens het VSOA. Zij stellen dat de Vlaamse Regering geen enkele intentie heeft om het protocolakkoord van 2007 uit te voeren. Het feit dat er ondertussen wel onderhandeld wordt met de rivierloodsen over 'superpremies' – hogere vergoedingen voor het beloodsen van de langste schepen –, deed de emmer overlopen. Op 18 december werd dan ook een overleg gepland op het kabinet van minister Ben Weyts.

Daarnaast wordt er gesproken over een audit van de volledige ketenwerking, waarover zowel het ministerie als de haven, de private sector en de dienstverleners het eens zijn. Daar moet een structurele oplossing worden gevonden op lange termijn. De loodsen zijn zelf ook vragende partij voor een efficiëntere organisatie van de beloodsing van zeeschepen.

Minister, hoever staan de onderhandelingen in het kader van het uitvoeren van het protocolakkoord uit 2007? Welke stappen zijn reeds gezet? Wat is daarvan de uitkomst? Welke stappen worden er gepland? Op korte of lange termijn? Hoever staan de onderhandelingen in het kader van de audit van de hele nautische ketenwerking? Welke stappen zijn reeds gezet? Wat is daarvan de uitkomst? Welke stappen worden er gepland? Op korte of lange termijn?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, in het protocol van 10 september 2007 dat ter zake werd afgesloten in het Sectorcomité XVIII Vlaamse Gemeenschap, kwamen verschillende items aan bod die voor het overgrote deel vervat zitten in afspraken en dus geregeld zijn. Ik denk aan wervingen, verblijfsvergoeding van Schelde-mondeloodsen voor Vlissingen, loodstoelageloopbaan voor de kustloodsen, gevaar-toelage en toelage voor nacht- en zaterdagwerk.

In het protocol werd ook ingegaan op de vraag naar bevoegdheidsuitbreiding van de zee naar de rivier en omgekeerd. Er werd gesteld dat daartoe het informele overleg voortgezet zou worden, waarbij gezocht zou worden naar een consensus over de modaliteiten en begeleidende maatregelen voor deze bevoegdheidsuitbreiding. Dat loopt nog steeds. Het feit dat er in 2016 nog steeds geen pas-klaar antwoord geformuleerd is op de bevoegdheidsuitbreiding van de zeeloodsen naar de rivier en omgekeerd, wijst erop dat de invoering van multivalentie van de loodsen een zeer complexe aangelegenheid is, niet alleen nautisch-technisch maar ook organisatorisch, bijvoorbeeld gelet op de lengte van het traject van de zee tot in de Antwerpse haven, dat enkele uren in beslag neemt.

Het is prioriteit om de invoering van multivalentie op geobjectiveerde wijze te onderzoeken binnen de audit van de nautische keten. Ik heb de opdracht gegeven aan Audit Vlaanderen om samen met de commerciële havenactoren en de vertegenwoordigers van alle Vlaamse havens een grondige audit van de nautische keten uit te voeren in functie van een optimalisatie van het loodswezen. De startvergadering van deze audit heeft plaatsgevonden op 21 december 2015. Ik heb Audit Vlaanderen op 5 januari bijkomend aangeschreven met de vraag om versneld in te zetten op het onderzoek naar de invoering van een multivalente inzet van de loodsen binnen het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK). Hierbij zal ook gebruikgemaakt worden van de ervaring en de praktijken van het Nederlands Loodswezen. Ik verwacht dat ik medio april concrete beleidsaanbevelingen zal ontvangen aangaande de invoering van multivalentie in het Vlaamse loodsenkorps.

Gelet op het feit dat de Vlaamse overheid samen met de commerciële havenactoren en de vertegenwoordigers van alle Vlaamse havens de audit van de nautische keten uitvoert, is in een uitvoeringstermijn van tien maanden voorzien. In de hele keten wordt nagegaan wie wat doet, wat efficiënter en beter kan met minder lasten voor iedereen. De Vlaamse overheid, de havenbedrijven en de private sector staan elk op zich in voor de audit van hun onderdeel van de nautische keten. Audit Vlaanderen zal finaal de drie auditresultaten bundelen in een overkoepelend auditrapport. Een technische informatievergadering vindt op 18 januari in Vlissingen plaats. De volledige nautische keten zal worden toegelicht aan de verschillende auditteams.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, u zult wel niet verwonderd zijn dat er een vraag omtrent de loodsenproblematiek werd gesteld als u kijkt naar het aantal acties dat effectief is gevoerd door de rivier- en zeeloodsen. Ook tijdens vorige legislaturen heeft mevrouw Lies Jans meermaals vragen gesteld over de werking van de loodsen. We hebben allemaal de advertenties gelezen van havenorganisaties. Het is toch wel vrij ongebruikelijk dat ze zo ver gaan om dit onder de aandacht te brengen.

Een tijdje geleden zijn we gecontacteerd door de Nederlandse loodsen om een werkafpraak te maken. Ik neem aan dat dit ook is gebeurd bij andere fracties. De Nederlanders kunnen zich bijzonder goed verkopen, maar daardoor zien we toch ook op welke wijze zij georganiseerd zijn en maken we de vergelijking met

de loodsen hier. Het is goed dat er een audit gebeurt en dat het geen wij-tegen-hen-verhaal wordt. Er gebeurt een goede analyse.

De loodsen moeten wel stilaan beseffen dat door telkens naar het instrument van de staking te grijpen, ze enorme schade veroorzaken. We zeggen zo gemakkelijk dat onze havens de motors zijn van onze economie. Ik hoop dat dat stilaan mag stoppen. Tijdens de vele feestjes die zijn gehouden voor het nieuwe jaar, zullen de loodsen ingevolge de advertenties in de kranten wel een toelichting hebben gegeven over de mooie vergoedingen en mooie verdiensten die ze eigenlijk krijgen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Ik wil meer een bedenking maken dan een vraag stellen. De sociale vrede is in havens erg belangrijk. Ik moet u daar niet van overtuigen. Er is ook niet veel nodig om een haven plat te leggen, zeker als men naar het loodswezen kijkt. Niet alleen sociale vrede is belangrijk, maar ook de efficiënte werking is cruciaal, niet het minst in het loodswezen. Dat is een moeilijk evenwicht dat gevonden moet worden. Ik ben verheugd dat u nadrukkelijk stappen onderneemt. Het is een complexe aangelegenheid. Er zijn al verschillende pogingen ondernomen en verschillende mensen hebben er hun tanden op stuk gebeten. Het is goed dat u de opdracht voor een audit van de nautische keten hebt gegeven om te kijken waar optimalisatie mogelijk is. We zijn zeer benieuwd naar de resultaten. We rekenen ook op openheid bij alle spelers om in sociale vrede tot een meer efficiënte werking te komen in de nautische keten, die zo belangrijk is voor de haven.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): De keuze van de audit vind ik goed omdat er zo een goede analyse kan worden gemaakt van elkeen zijn verantwoordelijkheid. De verantwoordelijkheid van de loodsen is daar zeker en vast een van.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Hermes Sanctorum-Vandevoorde aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de stand van zaken inzake de ontsluiting van Uplace – 733 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Voorzitter, voor de commissie startte, hadden we een kort gesprek over de agendering van deze vraag. Ik dank u voor de agendering want Uplace lijkt soms voor een buitenstaander eerder een regionaal dossier, maar het heeft de afgelopen jaren bijzonder grote Vlaamse waarde gekregen.

Deze vraag gaat over de ontsluiting van Uplace en het fameuze bestek. Op 10 december 2015 startte het Agentschap Wegen en Verkeer, afdeling Vlaams-Brabant, de openbare procedure op voor de verschillende infrastructuurwerken langs het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Dat gaat onder andere over de ontsluiting van Uplace, maar nog over veel meer. Voor alle duidelijkheid: het zijn goede werken die daar zullen gebeuren. Het gaat om de herinrichting van de Woluwelaan, vrijebusbannen, fietspaden, deels zelfs vrijliggend enzovoort. Dat is dik oké.

Het is een vrij groot pakket met allemaal nogal een specifieke situatie, ook juridisch. Dat bestek is nogal eigenaardig geformuleerd ten aanzien van de

aannemers. Het gaat over een open offerteaanvraag, maar verscheidene cruciale delen van het project zijn nog niet definitief vergund. Er is zelfs één onderdeel, namelijk onderdeel 3 van de werken, dat gelegen is op privaat terrein en dat dient voor de echte ontsluiting van het Uplaceproject. Door nu al een offerteaanvraag te lanceren, worden aannemers in een kwetsbare positie geplaatst.

Ik zal kort beschrijven hoe het bestek omgaat met de bijzondere juridische context. Er is sprake van een stedenbouwkundige vergunning die het voorwerp uitmaakt van twee juridische procedures bij de Raad voor Vergunningsbetwistingen. Daar is nog altijd geen uitspraak over. Het gaat natuurlijk ook over het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel (VGSB), waar de afgelopen weken heel wat over te doen is geweest. De minister-president heeft twee plenaire vergaderingen geleden aangekondigd dat er daar morgen een beslissing over valt. We kijken daarnaar uit. Het gaat ook over de buurtparken van Machelen, waar de gemeente nog niet in bezit is van alle percelen waarop die parken gepland zijn. Er is ook de fameuze lopende 'remediëring van de vergunningssituatie' voor Uplace. Ik vind dat een vreemde bewoording. Eigenlijk insinueert de opsteller van het bestek daarmee dat Uplace er zal komen. Wat is de huidige situatie? De milieuvergunning voor Uplace is eerst geschorst en dan vernietigd. Als je daaraan wilt 'remediëren', wil je het project eigenlijk vergunnen. Ik vind dat een vreemde redenering. Ik neem aan dat het een beetje een ongelukkige woordkeuze is in het bestek.

Alles bij elkaar zijn grote delen van het bestek hypothetisch opgesteld: "Afhankelijk van de timing en aard van toekomstige beslissingen in externe procedures en/of van evoluties van diverse gerelateerde projecten, kan er al dan niet een substantiële impact zijn op de plaatsing en aansluitende realisatie van onderhavige opdracht." Ik kan me voorstellen dat als een aannemer dit leest, hij zich afvraagt of hij daarop moet intekenen of niet. Er staat ook in het bestek: "De opdrachtgever wijst er de kandidaat-inschrijvers dan ook uitdrukkelijk op, dat een niet-gunning van onderhavige opdracht hierdoor ook mogelijk is. In voorkomend geval, wordt er geen vergoeding aan de inschrijvers toegekend." Er staan in het bestek andere passages die iets anders insinueren, die wel een duidelijk onderscheid maken tussen de verschillende deelprojecten en aanvangsbevelen en die aangeven dat een bepaalde niet-gunning niet zal leiden tot het opzeggen van het geheel. De passage die ik citeerde, staat wel ergens in het begin van het bestek. Het insinueert op zijn minst dat als er ergens een kink in de kabel komt, een niet-gunning van de werken mogelijk is. Ik vind dat vreemd.

Minister, wanneer denkt u dat de werken daadwerkelijk kunnen starten? Wat is de timing? Moeten tegen de start alle deelprojecten volledig vergund zijn? Welke budgetten zijn er ter beschikking om de werken te financieren? In welke financiële middelen is voorzien voor de werken op de terreinen van Uplace zelf, deelproject 3 van het bestek? Ik weet dat Uplace medefinancier is. Ik zou dan ook graag de verhoudingen kennen. Welk deel is voor Uplace en welk deel voor de overheid? Vindt u dat de werken op deze terreinen een aanvang kunnen nemen zolang er nog geen definitieve vergunning voor Uplace is? Mij lijkt het antwoord logisch, maar ik stel u toch de vraag. Indien Uplace definitief niet vergund wordt, vervalt dan ook het hele bestek? Wat zijn in zo'n geval de gevolgen voor de andere deelprojecten voor de ontsluiting van de hele zone?

Mijn vierde vraag stel ik vanuit de bezorgdheid voor de aannemers die inschrijven. Vindt u ten aanzien van de geïnteresseerde aannemers dat het getuigt van bedrijfsvriendelijk bestuur om een offerteaanvraag van deze grootteorde met zo veel juridische en planologische vraagtekens te lanceren, dan nog zonder eventuele vergoeding?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik wil eerst het infrastructuurproject in het juiste kader plaatsen. Het project 'Herinrichting Woluwelaan', heeft tot doel de multimodale ontsluiting van het reconversiegebied Vilvoorde-Machelen. Daarvoor zijn grosso modo drie investeringen gepland: investeringen in infrastructuur ten bate van het openbaar vervoer; investeringen in infrastructuur ten bate van de zwakke weggebruikers, namelijk fietsers en voetgangers; en infrastructurele aanpassingen die de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer in het gebied vlotter en veiliger maken en de verbinding van de Woluwelaan met de Brusselse ring, de R0, optimaliseren. Deze maatregelen zijn goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 16 december 2011 onder de ruime noemer 'flankerend beleid voor het Vlaams Strategisch Gebied rond Brussel', dat dan weer voortkwam uit het masterplan Vilvoorde-Machelen van de provincie Vlaams-Brabant uit 2008 en de streefbeeldstudie van de Woluwelaan van 2004. Er zijn dus wel wat antecedenten. Het is op basis van al die beslissingen, teruggaande tot 2004, dat die werkzaamheden en investeringen gebeuren.

Het gaat over vier deelprojecten. Deelproject 1 is de aanpassing van de wisselaar van de E19, de R0 en de R22 zodat de Woluwelaan via die weg rechtstreeks op de R0 kan aantakken. De werken zijn momenteel bezig. Deelproject 2 is de herinrichting van de Woluwelaan tussen de Rampelbergstraat en de Haachtsesteenweg, en deze werken bevinden zich momenteel in de aanbestedingsfase. Deelproject 3 zijn de werken ter hoogte van de Haachtsesteenweg. De aanbesteding is voorzien voor 2018. Deelproject 4 zijn de werken ter hoogte van de Kerklaan. De aanbesteding is voorzien voor 2018.

U hebt specifieke vragen over deelproject 2. Volgens de huidige projectplanning is de effectieve start van de bouwfase voor die opdracht gepland ten vroegste vanaf eind oktober 2016. Wat de vergunningssituatie betreft, is het op zich niet noodzakelijk dat bij de initiële start van de bouwfase alle delen van de opdracht vergund zijn. Daar kom ik zo dadelijk op terug. Hoe dan ook beschikt de integrale opdracht actueel over alle vereiste stedenbouwkundige vergunningen en bijzondere machtigingen, afgezien van een lokaal deel van de buurtparkjes, maar dat is maar 1 procent van de opdracht. Dat ligt blijkbaar nog open.

Er zijn inderdaad twee verzoeken tot vernietiging ingediend. De vordering tot schorsing werd verworpen in december 2014. Daardoor is de stedenbouwkundige vergunning integraal uitvoerbaar. U vraagt of die offerte van een bedrijfsvriendelijk bestuur getuigt. Zeker en vast. Alles in Vlaanderen on hold plaatsen omdat er procedures lopende zijn, dat zou pas bedrijfsonvriendelijk zijn, want dan steken we nergens nog een schop in de grond. Als de facto elke procedure die men aanhangig maakt, impliciet een opschortende werking heeft, dan moeten we niets meer doen in Vlaanderen.

Wat we wel doen, is netjes. De bijzondere context wordt expliciet toegelicht in de opdrachtdocumenten, niet verhullend. Dat er specifiek op die context wordt gewezen, lijkt mij gewoon maar netjes te zijn.

Wat het beschikbare budget betreft, werd in een totaal bedrag van 32 miljoen euro voorzien op het meerjareninvesteringsprogramma van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). De overige projectonderdelen zijn ten laste van diverse medefinanciers. Zoals vermeld in het bestek, wordt de kost van deel 3 van de opdracht integraal door Uplace gefinancierd. Wat dit deel van de opdracht betreft, is bijgevolg niet in financiële middelen voorzien in hoofde van het Vlaamse Gewest. De Uplace-groep betaalt hiervoor rechtstreeks de factuur aan de aannemer. We zitten daar dus ook niet tussen. Het gaat over een privaat project, wat enigszins anders is dan bijvoorbeeld NEO, waar andere mechanismen spelen.

Terzijde kan ik ook melden dat de Europese Commissie zich recent heeft uitgesproken over de klacht van de stad Leuven. Herhaaldelijk werd er gezegd, ook in

dit parlement: waarom al dat geld besteden voor Uplace? Wij hebben altijd gezegd dat er van overheidswege 0 euro gaat naar Uplace, in tegenstelling tot andere projecten, zoals NEO en andere projecten. Blijkbaar heeft de stad Leuven een klacht geformuleerd bij de Europese Commissie op basis van vermeende onrechtmatige staatssteun voor de Uplace-groep in de vorm van overheidsfinanciering voor weginfrastructuur. Deze week heb ik daarvan bericht gekregen dat de Europese Commissie die klacht volledig verwerpt. Ze zegt dat er geen sprake is van staatssteun, op basis van volgende overwegingen. De Uplace-groep draagt alle kosten voor de bouw en de financiering van de infrastructuur die in het realisatieconvenant mobiliteit als project specifiek is aangemerkt. Bijgevolg ontvangt Uplace geen voordeel dat met staatsmiddelen is bekostigd. De andere werken die in de omgeving van de Uplaceprojectsite zijn gepland, zijn van algemene aard en kunnen de Uplace-groep daarom geen specifiek voordeel verschaffen. Omdat er geen sprake is van een selectief voordeel dat met staatsmiddelen is bekostigd, is niet voldaan aan de voorwaarden voor staatssteun. Dat is toch wel duidelijk.

Zoals blijkt uit het bestek, wordt het onderdeel van de opdracht dat betrekking heeft op de projectspecifieke werken als een voorwaardelijk deel van de opdracht opgenomen. Er is daarbij maximaal afgestemd met het realisatieconvenant dat de Vlaamse Regering heeft afgesloten met de Uplace-groep en de gemeente Machelen. Wat de start van de bouwfase van dit deel van de werken betreft, voorziet het contractuele kader tussen de partijen erin dat de effectieve uitvoering van de private Uplacewerken door het Vlaamse Gewest pas kan starten indien er ten eerste voldoende zekerheid is omtrent de uitvoerbaarheid van het brownfieldproject en ten tweede, na het uitdrukkelijk voorafgaandelijk schriftelijk akkoord van de Uplace-groep. Hieruit blijkt duidelijk dat als het Uplaceproject niet vergund wordt, de rest van de werken die nodig zijn voor de ontsluiting en verkeersveiligheid ten bate van de volledige reconversiezone, niet op de helling komen te staan. Alles waarin we hebben voorzien, eigenlijk al sinds 2004, gaan we uitvoeren. Dat heeft niets te maken met of Uplace er wel of niet komt, we gaan dat gewoonweg doen op basis van de nood aan investeringen in het openbaar vervoer, in meer verkeersveiligheid en ook in een betere aantakking van de Woluwelaan op de Brusselse ring.

De voorzitter: De heer Sanctorum heeft het woord.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Minister, dank u voor de duidelijke taal. U hebt u een beetje laten verleiden om een beetje de partijpolitieke gang te laten gaan. Dat is u vergeven. Er is de 'freedom of speech', ook voor een minister.

Ik ben blij met uw duidelijke taal als het gaat over het feit dat die werken doorgang vinden, ook als Uplace er niet komt. Want, nogmaals, u moet toch toegeven dat door hoe het in het bestek staat – ik heb het daarnet geciteerd – u eigenlijk aan de aannemers het omgekeerde insinueert als er ergens een kink in de kabel komt, zij het bij Uplace, zij het bij een ander onderdeel dat toch te maken heeft met het bestek. Laat ons wel wezen, al deze werken gebeuren een beetje in het kader van alles wat daar gebeurt, en dus ook Uplace. Je kunt moeilijk zeggen dat Uplace helemaal niets te maken heeft met die werken. Het is belangrijk dat sowieso, wat er ook gebeurt in die zone, er een investering gebeurt in mobiliteit. Wat ons betreft is dat iets helemaal anders dan Uplace.

Uplace zal gewoon een extra verkeersknoop installeren. We kunnen nog zo veel remediëren op het vlak van mobiliteit, zowel op de Woluwelaan als op de ring rond Brussel, het gaat gewoon allemaal vastzitten. Sowieso zijn die werken noodzakelijk. Ik ben blij dat u hiermee bevestigt dat die werken doorgang vinden, ook al zal Uplace er misschien niet komen.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het eerste project, de Woluwelaan, is al bezig. U hebt het over deelproject 2.

Hermes Sanctorum-Vandevoorde (Groen): Ik heb het inderdaad over het bestek waar de vraag over ging, namelijk het fameuze deelproject 2.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van tractoren als grondverzet – 734 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Voorzitter, minister, collega's, het gaat om een steeds weerkerende problematiek. Ik vermoed dat ook bij de collega's de mailboxen soms blijven vollopen met allerlei voorbeelden van steden en gemeenten die daar behoorlijk wat last mee hebben. In het kader van de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens zijn er al door verschillende leden van deze commissie heel wat vragen gesteld over de vrijstelling van de kilometerheffing voor landbouwvoertuigen. Minister, daar hebt u stevastop geantwoord dat die voertuigen, als ze een vrijstelling krijgen, uitsluitend gebruikt worden voor landbouw, tuinbouw, visteelt en bosbouwwerkzaamheden. Het feitelijk gebruik – 'feitelijk gebruik' is voor mij ook deels het probleem – van het voertuig is doorslaggevend in het al dan niet erkend worden als voertuig dat de vrijstelling kan genieten. U hebt daarover bijvoorbeeld een antwoord geformuleerd op een schriftelijke vraag van collega Vanderjeugd, maar ook collega Ceyssens en vele anderen hebben daar al vragen over gesteld.

Bovenstaande insteek geeft aan dat er ook tractoren gebruikt worden voor andere doeleinden. De discussie tussen de landbouw- en de transportsector over het oneigenlijk gebruik van tractoren bestaat al lang. In 2013 probeerde men op federaal niveau, namelijk de FOD Mobiliteit en de FOD Financiën, een antwoord te bieden door verschillende soorten van nummerplaten toe te kennen in overleg met de verschillende sectoren. Of dat het einde van het dispuut zou inlossen, zou pas blijken als de regels ook op het terrein werden toegepast en gehandhaafd.

Wat ik dagelijks binnenkrijg aan opmerkingen van lokale bestuurders geeft wat mij betreft aan dat het probleem absoluut niet opgelost is. We horen nog steeds gemeenten klagen over het gebruik van tractoren door bouwaannemers voor het vervoeren van tonnen aardafval en aarde. Ik denk dat ik u er niet van moet overtuigen dat deze tractoren echt niet aangepast zijn om in het drukke stads- en schoolverkeer mee te gaan rondrijden. Ze zijn niet uitgerust met dodehoekspiegels en rijden net als andere voertuigen aan de maximale snelheid over de wegen waar zich in de spitsmomenten bijvoorbeeld ook heel wat schoolgaande jeugd bevindt. De aanwezigheid van deze oneigenlijk gebruikte landbouwvoertuigen is echt wel een bedreiging voor de verkeersveiligheid.

Minister, in navolging van andere collega's, heb ik volgende vragen. U bent uiteraard op de hoogte van de problematiek. Dat was eigenlijk mijn eerste vraag, maar u hebt er al op geantwoord bij eerdere vragen. De volgende vragen zijn essentieel. Bent u bereid te onderzoeken of Vlaanderen het uitgangspunt van het feitelijk gebruik van landbouwvoertuigen ook verder kan doortrekken en dezelfde voorwaarden kan stellen als bij voertuigen voor gelijkaardig gebruik? Hoe verloopt de handhaving van de regelgeving die sinds 2013 werd ingevoerd? Wat zijn de bevindingen daarvan? De bevoegdheid hierover loopt verder dan de

grenzen van Vlaanderen. Bent u bereid deze problematiek verder op te nemen met uw federale collega?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Op de eerste vraag is het antwoord ja. Het is trouwens veelvuldig ter sprake gekomen in het overleg met de transportfederaties. U haalt ook de concurrentievervalsing aan.

U verwees naar de regeling van 2013 over de specifieke 'G-landbouw-kentekenplaat', dat is de gekende rode nummerplaat met witte letters die we vaak bij tractoren zien. We hebben ons daar enigszins op geënt, maar niet volledig. Ik leg uit waarom. Binnen deze regeling heb je drie categorieën. Ten eerste zijn er de voertuigen die uitsluitend worden aangewend voor landbouw-gerelateerde activiteiten. Die krijgen vrijstelling van accijnzen op brandstof en zijn vrijgesteld van technische keuring. Ten tweede heb je de voertuigen die een gemengd gebruik hebben, namelijk tractoren die minstens gedeeltelijk landbouw-gerelateerde activiteiten uitvoeren. Die kunnen minstens gedeeltelijk genieten van de vrijstelling van accijnzen op brandstof.

Voor de niet-landbouwgerelateerde activiteiten moet men wel accijnzen betalen. Een derde categorie zijn tractoren die helemaal niet voor landbouwgerelateerde activiteiten worden ingezet. Zij worden niet langer ingeschreven onder dat specifieke regime. Op zich verbiedt deze regeling niet dat tractoren voor andere activiteiten worden gebruikt, enkel dat men dan niet onder het specifieke regime voor landbouwvoertuigen valt.

De regelgeving inzake de kilometerheffing steunt in zekere zin op hetzelfde systeem: voertuigen die uitsluitend worden gebruikt voor landbouw-, tuinbouw-, visteelt- of bosbouwwerkzaamheden zijn niet onderworpen aan de kilometerheffing. De handhaving van de regeling die in 2013 werd uitgewerkt, vergt eigenlijk controle op het werkelijke gebruik van het voertuig in kwestie. Men moet bij wijze van spreken iemand op heterdaad betrappen om het oneigenlijk gebruik te kunnen vaststellen. Het spreekt voor zich dat handhaving in de praktijk zeer moeilijk is, en dat is dan vooral zo voor de zogenaamde tussencategorie met een gemengd gebruik. Daarom dat we in de regelgeving rond de kilometerheffing deze tussencategorie niet hebben opgenomen. Er werd een verstrenging doorgevoerd, in die zin dat voertuigen die zelfs al is het maar één keer een andere activiteit uitvoeren, niet onder deze uitzondering vallen. Dat zal een bijkomend ontradend effect creëren voor het gebruik van landbouwvoertuigen voor grondverzet of andere aannemingswerken.

De Vlaamse Regering heeft zich in haar engagementsverklaring over een coherent logistiek beleid geëngageerd om toe te zien op het oneigenlijk gebruik van landbouwvoertuigen, ook bij de eigen aanbestedingen. In het kader van de kilometerheffing moeten alle heffingsplichtige voertuigen die de openbare weg gebruiken, zijn uitgerust met een werkende on-boardunit. Of men nu gebruikmaakt van het tolwegennet of niet, doet niet ter zake. Ook moet een vrijstelling worden aangevraagd bij de controlerende instantie, en in Vlaanderen is dit de Vlaamse Belastingdienst (VLABEL). De vrijstelling gaat pas in vanaf de datum van toekenning. Voor landbouwvoertuigen is deze vrijstelling enkel mogelijk voor een beperkt en uitsluitend gebruik voor landbouw-, tuinbouw-, visteelt- en bosbouwwerkzaamheden. Dat biedt meer controle mogelijkheden, want de aanwezigheid van een werkende OBU kan ook elektronisch worden vastgesteld. Die vaststelling gebeurt niet enkel via de vaste poorten op de hoofdassen, maar ook via de verplaatsbare semimobiele en mobiele installaties.

Björn Rzoska (Groen): Ik dank u voor het antwoord, minister. Ik denk dat we een beetje moeten wachten op wat dit in de praktijk oplevert. Het feit dat de tractoren

een OBU aan boord zullen moeten hebben, wijst nogmaals op de noodzaak in te zetten op handhaving. De vraag rijst dan of de Vlaamse Belastingdienst daarvoor voldoende aandacht zal opbrengen. Uit antwoorden op schriftelijke vragen blijkt dat het aantal overtredingen dat VLABEL in het verleden heeft vastgesteld, niet echt hoog ligt. Dat zou kunnen betekenen dat er weinig misbruik is, maar iedereen voelt toch wel aan dat er een probleem met grondverzet en dergelijke is. Zou het niet kunnen dat VLABEL te weinig focust op controle, of over onvoldoende personeel beschikt om dat te doen? Controle moet echt ter plekke gebeuren. Regels uitvaardigen is goed, maar zonder handhaving ontstaan er mogelijks problemen.

De voorzitter: De heer Ceyssens heeft het woord.

Lode Ceyssens (CD&V): Ik heb een bijkomende vraag. Ik denk dat het goed is dat in 2013 het oneigenlijk gebruik is geïsoleerd en in principe vaststelbaar is geworden. Het idee leeft dat landbouwvoertuigen op de weg voor verkeersonveiligheid zorgen. Er worden acties ondernomen. Zo hebben de ledenorganisaties in het najaar de achterban gesensibiliseerd. Er is opgeroepen om voorzichtig te zijn. Zijn er cijfers die aantonen dat tractoren in het verkeer voor onveilige situaties zorgen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb die cijfers niet bij de hand. Ik stel voor dat u me de vraag schriftelijk voorlegt. Allicht moet ik die cijfers op het federale niveau opvragen, onder meer bij het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Cijfers zitten alleszins niet in mijn paraat geheugen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.