



Vlaams
Parlement

vergadering **C138**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 25 februari 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het betaalgedrag van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) – 1092 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plaatsing van ANPR-camera's als antiterreurmaatregel – 1161 (2015-2016)	6
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van filebestrijdende maatregelen bij wegenwerken – 1178 (2015-2016)	
VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van spitsstroken om carpoolen te stimuleren – 1214 (2015-2016)	9
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische prestaties van personenwagens – 1183 (2015-2016)	14
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het intergewestelijk overleg en het 'memorandum of understanding' – 1204 (2015-2016)	16
VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeerspreventie bij Vlaamse ondernemingen – 1217 (2015-2016)	20
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de berging van de Flinterstar voor de kust van Zeebrugge – 1220 (2015-2016)	22

**VRAAG OM UITLEG van Mathias De Clercq aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het betaalgedrag van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW)
– 1092 (2015-2016)**

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Het onderwerp van deze vraag is een van mijn stokpaardjes. De laattijdige betaling van facturen door het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) is een intussen jarenlang aanslepend pijnpunt. Dit leidde de voorbije jaren tot een hoog aandeel van MOW in de totale verwijlintresten van de Vlaamse overheid. Dat percentage bedroeg in 2013 en 2014 respectievelijk 91 en 83 procent van de verwijlintresten van de Vlaamse overheid.

Minister, dit hoge aandeel van MOW waar u nu verantwoordelijk voor bent, heeft in grote mate te maken met het groot aantal overheidsopdrachten binnen dit domein. Dat is natuurlijk goed, want dat betekent dat er wordt gewerkt, geïnvesteerd en geoptimaliseerd. Het aandeel van MOW zal wellicht altijd vrij hoog liggen, maar dat mag ons niet beletten om ambitie te tonen en dat percentage aanzienlijk te doen dalen. Het gaat immers over belastinggeld dat op een zinnigere manier zou kunnen worden aangewend.

Uit een onderzoek van het Rekenhof in het kader van Rekeningenboek 2013 bleek dat er inderdaad heel wat vermijdbare verwijlintresten waren en zijn. MOW zou kampen met een aantal structurele problemen die hebben geleid tot een structurele, systematische laattijdige betaling van facturen met hoge verwijlintresten tot gevolg.

Het Rekenhof verwees naar het feit dat niet alle entiteiten gebruikmaakten van de informatietoepassing eDelta, waardoor er onvoldoende zicht was op de openstaande verplichtingen en de lopende dossiers. Het Rekenhof adviseerde dan ook terecht om werk te maken van de uniforme toepassing van dat eDelta-dossieropvolgingssysteem en een stappenplan te ontwikkelen voor de digitalisering van het betaalproces.

Minister, ik heb u daarover al een vraag gesteld. U erkende toen dat er onvoldoende vooruitgang was geboekt. Niettemin schoof u een aantal acties naar voren om dat probleem te lijf te gaan.

In het Rekeningenboek 2014 gaat het Rekenhof opnieuw in op een aantal elementen. Het stelt dat er in 2015 een aantal inspanningen zijn gebeurd. Dat blijkt uit de cijfers, en dat is op zich positief. De Vlaamse overheid heeft 4,97 miljoen euro aan verwijlintresten betaald. Dat is een daling in vergelijking met 2014, maar het blijft een hoog bedrag. Ook het aandeel van MOW blijft erg hoog: 79 procent.

Minister, hoe verklaart u als beleidsverantwoordelijke de daling van de verwijlintresten in 2015 voor uw departement? Is dat te wijten aan de genomen maatregelen? Hoe evalueert u die evolutie?

Volgens het Rekeningenboek 2014 heeft het ministerie MOW een plan uitgewerkt met het oog op een meer tijdige betaling en het beperken van de verwijlintresten. Kunt u een aantal krachtlijnen van dit belangrijke plan toelichten?

Een van de problemen bij MOW was het gebrek aan een goede opvolging van de opdrachten waardoor er niet altijd zicht is op de lopende dossiers. U gaf in 2015 aan dat er werk zou worden gemaakt van een verdere verfijning en uitrol van het

zogenaamde eDelta-systeem. U zei dat er tegen half 2016 een permanent zicht zou moeten zijn op de stand van de verplichtingen en schuldvorderingen. Wat is daar de stand van zaken? Wat is de verdere timing? Welke stappen zijn al gezet?

Een van de aanbevelingen van het Rekenhof was het intelligent scannen, als tussenstap naar de algemene elektronische facturatie, e-invoicing, die vanaf 1 januari 2017 wordt beoogd. Wat die digitalisering betreft, is het Rekenhof van mening dat er een inhaalbeweging nodig is. Deelt u die mening? Hoe verloopt de uitrol?

Binnen MOW zitten de verwijlintersten voornamelijk bij het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF), Waterwegen en Zeekanaal en het departement. Hoe evalueert u de vooruitgang specifiek binnen deze drie entiteiten?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik zal beginnen met de bright side, met name de cijfers van 2015 in vergelijking met die van 2014. Voor de algemene uitgavenbegroting van MOW is er een daling van de verwijlintersten met 135.000 euro of een verbetering van 26 procent. Voor het VIF zien we een verbetering van 1,7 miljoen euro of 37 procent. Dat zijn hoopgevende cijfers.

Wanneer we inzoomen op de cijfers van 2015 blijkt dat er in het eerste kwartaal nog sprake was van een uitloop van de inhaalbeweging van 2014. De procentuele daling in de tweede jaarhelft kan nog duidelijk worden vastgesteld ten opzichte van 2014, en ook dat is hoopgevend. Maar uw vraag en uw bezorgdheid zijn terecht. Elke euro verwijlinterst is een euro minder aan investeringen.

Het beleidsdomein MOW is inderdaad bij uitstek het domein dat werkt met overheidsopdrachten. Verrekeningen en betwistingen over bepaalde opdrachten behoren ook tot deze discipline.

In het voorjaar van 2015 werd een plan opgemaakt door het ministerie MOW dat in juni is goedgekeurd door het managementcomité. Dat plan omvat onder meer de ondersteuning van het beheer van schuldvorderingen en facturen door eDelta. Het doel is een veralgemeend gebruik van eDelta door alle entiteiten voor het beheer van overheidsopdrachten en de registratie van schuldvorderingen onmiddellijk na ontvangst. Zo kan er meer op voorhand in het proces melding en registratie worden gemaakt van de te verwachten kosten via inkooporders, zodat later de ontvangen facturen niet onnodig blijven liggen.

Dat plan omvat ook interne afspraken om het gebruik van eDelta en Orafin te sturen. Onbetwiste delen van facturen worden onverwijld betaald.

Er is ook een protocol met de Inspectie van Financiën (IF) in de maak voor verrekeningen dat in werking treedt op 1 april 2016. Volgens dat protocol gebeurt er een voorafgaande melding van verrekeningen. Dat gebeurt dus niet meer op het einde van de rit. Er gebeurt al een aanmelding en registratie bij IF vanaf een bepaald bedrag of percentage.

De afgelopen maanden werden nog een aantal stappen gezet. Zo bestaat er een koppeling tussen enerzijds e-delta en anderzijds de gebruikte boekhoudsystemen binnen het beleidsdomein MOW. Dat maakt het mogelijk om overheidsopdrachten geïntegreerd op te volgen. Deze integratie wordt stapsgewijs voortgezet.

In 2015 werden in het kader van deze geïntegreerde manier van werken een aantal concrete stappen gezet. Zo moeten sinds april 2015 alle schuldvorderingen onmiddellijk bij ontvangst worden geregistreerd. Sinds juli 2015 is er een eerste rapportering beschikbaar om de schuldvorderingen op te volgen. In het najaar 2015 werd in bijkomende rapporten voorzien. Sinds juni 2015 kunnen overheidsopdrachten met

onderhandelingsprocedure zonder bekendmaking eenvoudiger in eDelta worden beheerd. Sinds september 2015 dienen deze verplicht in eDelta te worden beheerd.

Aan de uitvoerende afdelingen werd gevraagd hun factuuraanvragen direct na aanmaak te boeken. Op die manier heeft de boekhouding een beter zicht op de te ontvangen facturen. Door middel van een nieuw rapport heeft de boekhouding bovendien een zicht op de openstaande vorderingen waarvoor nog geen factuur werd aangevraagd.

De verdere timing van deze geïntegreerde manier van werken ziet er als volgt uit. Vanaf juni 2016 kunnen ook betwistingen, zoals dadingen, in eDelta worden opgevolgd. Dit is een bemerking van het Rekenhof waaraan tegemoetgekomen wordt. De bijkomende rapporten worden tegen het najaar 2016 verwacht. Vanaf juni 2016 kunnen ook verrekeningen in een vroeg stadium in eDelta worden opgevolgd. Ook dit was een aanbeveling van het Rekenhof. De bijkomende rapporten worden tegen het najaar 2016 verwacht.

Op 1 juli 2016 zal de vorige toepassing voor het beheer van overheidsopdrachten (DELTA) volgens afgesproken timing worden gestopt. Het aantal ontvangen facturen is beperkt en zal helemaal eindigen tegen 1 juli 2016. De uitrol van eDelta naar de afdelingen zonder overheidsopdrachten voor werken is gepland in begin 2017.

Dit alles is een zo compleet mogelijke lijst van acties om aan te tonen dat MOW actief bezig is met de aanpak van de verwijlinteressen. De lijst van acties is niet limitatief.

MOW heeft momenteel nog niet deelgenomen aan de invoering van 'intelligent scannen'. MOW verkiest om voluit voor e-invoicing te gaan, omdat we daar het meest voorop kunnen lopen en omdat de baten veel hoger worden ingeschat dan die van intelligent scannen. Wel werden er binnen het ministerie MOW stappen gezet in het kader van een verdere digitalisering van het betaalproces. Zo worden alle facturen sinds begin 2016 ingescand zodat dat deze ook digitaal beschikbaar zijn. Ook bij W&Z en De Scheepvaart worden binnenkomende facturen reeds gedigitaliseerd. Er zal, in functie van de resultaten en evoluties in het proces e-invoicing, worden nagegaan of de stap richting intelligent scannen kan worden geïntegreerd in de behandeling van facturen.

MOW is integraal ingestapt in het e-invoicingproject van de Vlaamse overheid en heeft zelf ook enkele infosessies georganiseerd omdat het belangrijk is om de rest mee te trekken. Dat is een moeilijke opdracht. We proberen om zo veel mogelijk bedrijven aan te zetten om deel te nemen aan de pilootfase van e-invoicing. De algemene respons is vooralsnog heel beperkt.

De wijzigingen van de financiële systemen voor e-invoicing vereisen een zekere doorlooptijd. Momenteel zijn de financiële systemen van het ministerie (Orafin) en van Waterwegen en Zeekanaal (AXI) klaar om e-facturen te ontvangen. De Scheepvaart verwacht in maart-april 2016 klaar te zijn. De leveranciers vertonen nog duidelijk koudwatervrees. MOW heeft zich voorgenomen om in het voorjaar 2016 via de beroepsverenigingen de bedrijven op te roepen zich dringend voor te bereiden op het verzenden van e-facturen. Een grote aannemer verzendt ondertussen reeds e-facturen. Een aantal andere grotere leveranciers of schuldeisers van het beleidsdomein MOW zitten in de laatste rechte lijn om te starten met e-invoicing.

Zowel het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF), Waterwegen & Zeekanaal als het departement maken gebruik van eDelta. Ook hebben ze allen de algemene doelstelling uit het regeerakkoord om de verwijlinteressen te beperken, onderschreven.

MOW zal de effecten van deze maatregelen constant monitoren. Er zijn positieve resultaten, maar we weten dat we altijd bij de les moeten blijven en dat het beter

kan. Via concrete maatregelen sturen we bij met het oog op de reductie van de verwijlinteressen. In 2015 is er zowel nominaal als procentueel een stap in de goede richting gezet.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het klopt dat er een daling is, zowel in centen als nominatief. We moeten toch voor ogen houden dat van de 5 miljoen euro aan verwijlinteressen die de Vlaamse overheid betaalt, er nog bijna 4 miljoen euro bij het beleidsdomein MOW is. Als we snel rekenen en als er per jaar een schelletje van 200.000 euro afgaat, dan zeulen we toch nog jaren een aantal miljoenen mee.

Minister, toon ambitie. Zo ken ik u. Schuif een tijdspad naar voren. Ik zou van u willen horen dat u dit zult aanpakken en dat u op het einde van de legislatuur als palmares kunt voorleggen hoeveel er af is gegaan. Dat is belangrijk. Collega's, ik weet onmiddellijk wat we met 4 miljoen euro in Gent zouden kunnen doen. Het is onwaarschijnlijk veel geld waarmee we onwaarschijnlijk veel dingen zouden kunnen doen.

Minister, u erkent dit en pakt dit aan. Ik voel ook dat u de opmerkingen van het Rekenhof honoreert om stappen vooruit te zetten. Dat is al voor een deel gedaan, maar u moet ambitieuzer zijn dan schelletjes van 200.000 euro te snijden.

Minister, we moeten tot een plan komen waarin staat hoeveel u er wanneer af wilt. Dat verwachten we van een ambitieuze regering die deze regering toch, tot nader order, is.

Minister Ben Weyts: De schellen zijn natuurlijk groter dan 200.000 euro. We spreken over schellen van bijna 2 miljoen euro. Voor het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) is er een nominale verbetering van 1,7 miljoen euro en voor de algemene uitgavenbegroting van MOW is er een verbetering van 135.000 euro. We gaan dus gestaag vooruit.

Het is heel moeilijk om er bedragen voor de toekomst op te plakken omdat ik er moeilijk op kan vooruitlopen. Het is ook afhankelijk van de investeringen die we effectief doen. Als het investeringsritme verhoogt, dan kunnen de iets minder positieve gevolgen ook groter zijn, zoals de verwijlinteressen. Ik wil mezelf niet vastzetten, maar met een daling van 26 procent en een van 37 procent voor het VIF zitten we toch op de goede weg.

Mathias De Clercq (Open Vld): We verwachten nog meer schellen. Elke euro aan verwijlinteressen is er één te veel. Ik zal binnenkort met een lijstje komen wat u daar allemaal mee zult kunnen doen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Paul Van Miert aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de plaatsing van ANPR-camera's als antiterreurmaatregel – 1161 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Voorzitter, minister, collega's, federaal minister Jambon kondigde in het kader van de antiterreurmaatregelen aan dat hij gebruik wil maken van nummerplaatlezers. Concreet kondigde hij aan dat er 8,5 miljoen euro zou worden vrijgemaakt om 260 camera's langs de autosnelwegen te plaatsen. De

bedoeling is duidelijk: het proactief en repressief gebruikmaken van nummerplaatherkenning bij de bestrijding van terreur of criminaliteit in het algemeen.

Daarnaast gaf uw federale collega aan dat een deel van de camera's niet alleen zal worden ingezet voor de nationale veiligheid, maar ook voor verkeershandhaving, met name voor de trajectcontroles zoals we ze tot nu toe bij ons kennen. Meer nog, minister Jambon suggereerde ook nog dat bestaande netwerken in Vlaanderen ook zouden kunnen worden vrijgeven in de strijd tegen terreur. Een wisselwerking tussen het federale en het gewestelijke niveau zou ervoor kunnen zorgen dat er een volledig complementair ANPR-netwerk (Automatic Numberplate Recognition) zou worden uitgebouwd op onze snelwegen. In het kader van uw inspanningen naar verkeersveiligheid en van de 'schande van de 400' zoals u altijd aanhaalt, zou dit ook een belangrijke tool voor uw departement kunnen zijn.

Hoe wordt die samenwerking opgezet? Wat is de rol van Vlaanderen daarin? Wat is de rol van de camerahandhaving van het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid daarin? Zijn er voor Vlaanderen financiële consequenties? Ik denk bijvoorbeeld aan het aanpassen van de reeds bestaande infrastructuur om complementair te zijn met de nieuwe federale infrastructuur die zal worden uitgerold.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Welke oefening zijn we vandaag bezig? Die bestaat erin ervoor te zorgen dat we vanuit de Vlaamse overheid maximaal een freerider kunnen zijn ten opzichte van het federale initiatief. Federaal heeft men op basis van de eigen invalshoek, namelijk de politie- en researchcriteria, verschillende punten over heel Vlaanderen aangemerkt waarbij de plaatsing van ANPR-camera's op de autosnelwegen – want het gaat enkel om autosnelwegen – nuttig kan zijn in functie van de bestrijding van de criminaliteit. Vervolgens proberen wij ons schema daaroverheen te leggen, zoals twee transparanten die men op elkaar legt, op basis van helemaal andere criteria die dikwijls heel andere resultaten geven, want voor ons zijn de ongevallencijfers natuurlijk het belangrijkste, meer bepaald, het aantal ongevallen op basis van snelheidsovertredingen. Zo trachten we maximaal congruenties te detecteren, waarbij men in hoofdte van de federale politie wil samenwerken, en als dat echt niet kan, gebeurt er – wat de federale politie betreft – geen trajectcontrole. Dat is een heel positief uitgangspunt.

Per definitie heb je natuurlijk wel grote verschillen inzake het aanduiden van tracés, gewoon omdat je andere criteria hanteert. Bovendien hebben wij per definitie wat men noemt 'twee snedes' nodig, namelijk twee meetpunten, op geen al te grote afstand van elkaar, terwijl voor de identificatie van voertuigen en de koppeling aan databanken in functie van de politie en recherche, er maar één 'snede' of meetpunt nodig. De vraag is hoe je maximaal kan proberen congruenties te vinden. Ik herhaal: er is het positieve uitgangspunt, en als het echt niet kan, dan geen trajectcontrole.

Deze oefening is in eerste instantie toegewezen aan de federale politie.

Anderzijds, bij de uitrol van die ANPR-camera's is er sowieso op het vlak van verkeersveiligheid een effect, op het vlak van het aanvoelen, de subjectieve gebiedsdekking, omdat je als chauffeur natuurlijk geen onderscheid kunt maken tussen een ANPR-camera die daar staat voor criminaliteitsbestrijding dan wel voor snelheidscontrole. Het effect is er sowieso, los van het feit dat we dan nog die congruenties zoeken.

Wat de timing betreft, kan ik u meegeven dat het de bedoeling is om die federale middelen al uit te rollen in 2016. Men heeft een driejarenplanning in gedachten: 2016-2017-2018. Als ik me niet vergis, heeft het federale niveau de ambitie om

al één zevende van het vooropgestelde budget dit jaar te spenderen. Ik weet niet of dat zal lukken, maar die ambitie werd uitgesproken.

Voor heel België is een bedrag van 40 miljoen euro uitgetrokken, over de drie jaar. Daarvan is bij mijn weten nog niet bepaald in hoeveel er dan voor Vlaanderen is voorzien, hoe men dat zou gaan verdelen. Vanuit de Vlaamse overheid kunnen wij dat ook gebruiken om onze focus te verleggen van de autosnelwegen naar de gewestwegen, omdat er congruenties zullen zijn, zodat we de ANPR-camera's ook kunnen gebruiken voor trajectcontrole – absoluut niet alle camera's, maar wel veel. Bovendien is er de subjectieve gebiedsdekking en het effect daarvan dat in het voordeel van de verkeersveiligheid zal spelen.

De voorzitter: De heer Van Miert heeft het woord.

Paul Van Miert (N-VA): Ik heb geen extra vragen, maar ik denk dat alle collega's er wel van overtuigd zijn dat we hier met een win-winsituatie te maken hebben, niet alleen door het ontradend effect, zoals u al aangaf, en dat we heel goed kennen. We kennen dat in onze politiezone heel goed. Daar staan 55 camera's. Of die allemaal voortdurend zijn ingeschakeld, is niet belangrijk, maar we zien een duidelijke daling van het aantal ongevallen. Met de komst van die camera's op de snelwegen zullen we daar ongetwijfeld hetzelfde zien. We kijken dan ook uit, met de extra middelen die u nu voor de gewestwegen kunt vrijmaken, laat ons zeggen begin 2017, wanneer de eerste cijfers kunnen worden vrijgegeven, naar de resultaten van 2016.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Ik denk dat iedereen ervan overtuigd is dat de ANPR-camera's zeer nuttig zijn, niet alleen op het vlak van handhaving, maar zeker ook op het vlak van criminaliteit. In West-Vlaanderen zijn we al voor een tijdje bezig met het zogenaamde cameraschild, een initiatief van onze gouverneur. Wij in onze stad hebben ook al redelijk veel ANPR-camera's. We gebruiken ze ook om niet-verzekerde voertuigen uit het verkeer te halen. Dat is ook een belangrijk item. Criminaliteit en handhaving werden hier ook al vermeld. Op het vlak van kilometerheffing worden er ANPR-camera's ingezet en op het vlak van trajectcontroles. Nu wil minister Jambon ze inzetten voor terrorismebestrijding, wat wij alleen maar kunnen toejuichen. U ziet, ANPR-camera's worden dus zeer multifunctioneel ingezet. Ik denk wel dat we erover moeten waken dat de verschillende functies wel op elkaar afgestemd blijven worden, dat er geen beperkingen zijn op het vlak van contractuele bepalingen. U hebt er al een stuk uitleg over gegeven in uw uitleg aan mijn collega, maar het is een beetje onze bekommernis dat de multifunctionaliteit kan worden behouden.

Ik heb in de plenaire vergadering van 25 november een vraag gesteld aan u over die camera's. Dat was in eerste instantie toen minister Jambon daar al een allusie op maakte. Ik heb toen ook verwezen naar twee gaten in het systeem, wat het cameraschild betreft, namelijk het gat in Rekkem, in Menen dus, en het gat aan de kant van Adinkerke op de autosnelweg. Mijn vraag is of die twee plaatsen als eerste zouden kunnen worden bemand met ANPR-camera's omdat wij nu, vanuit de lokale politie, moeten instaan met onze mobiele ANPR-camera's om criminaliteit en terrorisme te bestrijden. U hebt dan een positief antwoord gegeven. U zei letterlijk: ik ga er wel van uit, dat, gelet op de problematiek rond terrorisme en criminaliteitsbestrijding, die twee gaten, zoals we ze noemen, in het hele verdedigingsschild als eerste twee aan bod zullen komen. U hebt ook nog wel vermeld dat u een slag om de arm houdt, omdat u dit uiteindelijk ook moet bespreken op federaal niveau. Mijn vraag aan u is: hebt u die twee plaatsen al met uw collega-minister besproken? U zegt dat de eerste camera's er in 2016 zullen staan. Ik hoop van ganser harte, niet alleen voor mijn stad, maar zeker ook voor onze provincie

en bij uitbreiding voor Vlaanderen, dat die twee grensovergangen van Frankrijk naar België, zijnde Adinkerke en Rekkem, als eerste aan bod zouden komen. Bij dezen nogmaals mijn oproep om dit met uw collega Jambon te bespreken.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat die gaten betreft, die zullen worden opgevuld. Ik heb geen zicht op de concrete lijst, maar ik ga ervan uit dat die erbij zijn. Er zijn nog geen prioriteiten vastgelegd.

We zijn nog bezig met de oefening waarin we maximaal proberen win-wins te detecteren. Ik ga ervan uit dat de twee gaten in de haag ook aan bod komen, zeker in het federale luik. Ik weet niet zeker of het ook voor mij wordt gebruikt in functie van trajectcontrole omdat het ook tracés betreft met een minder hoge snelheid. De grensovergangen worden door de federale overheid als prioritair beschouwd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de uitvoering van filebestrijdende maatregelen bij wegenwerken – 1178 (2015-2016)

VRAAG OM UITLEG van Yasmine Kherbache aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het gebruik van spitsstroken om carpoolen te stimuleren – 1214 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Ons land staat jammer genoeg bekend als de filekampioen, en dat wordt er niet beter op. Bij het minste incident staat Vlaanderen bij wijze van spreken stil. Daarnaast hebben we het probleem van de dagelijkse structurele files.

Tijdens de krokusvakantie legde de Unie van Zelfstandige Ondernemers (UNIZO) in een rapport een aantal cijfers voor waaruit bleek dat die files de ondernemingen en bedrijven serieuze kopzorgen bezorgen. Vier op de tien bedrijven in Vlaanderen hebben last van de files. Voor de efficiënte werking van een bedrijf is het noodzakelijk om te kunnen rekenen op stipte leveringen, stipte werknemers enzovoort. Door de toenemende structurele files worden die problemen alleen maar erger.

UNIZO had bijna negenhonderd Vlaamse kmo's bevroegd, en daaruit bleek dat het ergste fileleed zich voordoet in Vlaams-Brabant, waar bijna een op twee bedrijven er last van heeft, en in Antwerpen, waar zelfs meer dan de helft van de bedrijven last heeft van de files. De kostprijs daarvan wordt op 4 miljard euro per jaar geraamd.

Een van de filebestrijdende maatregelen waar UNIZO voor pleit, is het verder uitbreiden van het systeem van de spitsstroken. Ik wil nog even verwijzen naar de Studiedienst van de Vlaamse Regering, die op 15 februari, dus in diezelfde periode, ook een rapport heeft uitgebracht waarin nagenoeg dezelfde cijfers terug te vinden zijn. Daar werden de verliesuren wel berekend in percentages

met een gemiddelde van 6 procent. Wanneer we daar het vertraagd verkeer in de omgeving van Brussel bijtellen, dan gaat het zelfs over 18 procent.

In diezelfde week heeft het Agentschap Wegen en Verkeer zijn wegenwerken-campagne voor 2016 aangekondigd. Voor alle duidelijkheid, mijn vraag gaat niet over de files die uw zomerwerf allicht ook voor een stuk teweeg zal brengen. Om die reden vinden de meeste van die werken ook tijdens de zomervakantie plaats.

U kondigde daarbij aan dat de onderhoudsachterstand op de autosnelwegen nagenoeg is weggewerkt en dat de focus nu zal verschuiven naar de gewestwegen met daar als belangrijke doelstelling het verbeteren van de verkeersveiligheid. De autosnelwegen worden ook niet helemaal uit het oog verloren. Dit jaar zal er toch nog op 28 precieze locaties worden gewerkt op de Vlaamse autosnelwegen. Ik heb die locaties bekeken op het plannetje dat in de pers is verschenen. Behalve de realisatie van een weefstrook op de A12 tussen Ekeren en de ring rond Antwerpen in beide richtingen, wordt er blijkbaar op het eerste gezicht geen gebruik gemaakt van die werken om bijvoorbeeld extra spitsstroken aan te leggen op bepaalde snelwegen.

Iedereen weet wat een spitsstrook is. Meestal is dat de pechstrook die op drukke momenten kan worden opengesteld voor het verkeer. Die strook zorgt voor een hogere wegcapaciteit en verbetert daarmee de verkeersdoorstroming op de snelweg. In Vlaanderen zijn drie spitsstroken in gebruik: op de E313 van Antwerpen-Oost tot Ranst, op de E40 van Sterrebeek tot Bertem, en op de E19 van Antwerpen-Noord tot Sint-Job-in-'t-Goor. Ik herinner me uit een vorige legislatuur dat bijvoorbeeld die spitsstrook op de E40 enkele jaren geleden is aangelegd in de zomer naar aanleiding van de onderhoudswerken.

Ondanks de noodkreet van organisaties als UNIZO is er volgens de website van het AWW en het Vlaams Verkeerscentrum voorlopig nog maar één andere spitsstrook gepland, namelijk op de E314 op het stuk van Wilsele tot Holsbeek. Ik heb echter niet de indruk dat die is opgenomen in uw zomerwerf 2016, noch in uw meerjarenplanning. Het is dan ook onduidelijk of bij die geplande werken spitsstroken en/of andere filebestrijdende maatregelen zullen worden uitgevoerd.

Minister, welke spitsstroken worden nu eigenlijk nog gepland in Vlaanderen en wanneer?

Worden er eventueel andere filebestrijdende maatregelen gepland in 2016? Het kan dan bijvoorbeeld gaan over de belijning die op een of andere manier wordt verbeterd.

Welke andere werken op de autosnelwegen en de gewestwegen worden in de komende jaren nog gepland om de files terug te dringen?

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Minister, toen het in deze commissie ging over de gigantische fileproblemen op de ring rond Antwerpen heb ik meermaals voorstellen geformuleerd om daar op korte termijn werk van te maken. Ook de discussie over de quick wins is al aan de orde geweest.

In die context heeft ook Taxistop een suggestie geformuleerd. Zo zou men als quick win moeten overwegen of de geplande spitsstroken waarin op korte termijn zou worden voorzien op de E313 en op langere termijn op de E17, dienst kunnen doen als carpoolstroken. Op zo'n carpoolstrook zou men enkel mogen rijden wanneer er minstens twee personen in de wagen zitten. Vandaag bedraagt de gemiddelde bezettingsgraad voor het woon-werkverkeer 1,1 personen per wagen. Dat betekent dat er nog 2,9 zitplaatsen vrij zijn. Er valt dus nog heel wat extra

ruimte te benutten. Dat is een waardevolle suggestie in de filosofie van het beter benutten van de bestaande ruimtes.

Volgens Angelo Meuleman, de projectverantwoordelijke van Taxistop zou op die manier niet enkel de verkeersdoorstroming verbeteren op de spitsstroken, maar ook verderop in de richting van de stad. De huidige verkeerswetgeving zou bovendien al toelaten dergelijke carpoolstroken in te richten.

Minister, bent u bereid om op de suggestie van Taxistop in te gaan om die geplande spitsstroken in te richten als carpoolstroken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het Vlaams Verkeerscentrum is momenteel bezig met een doorlichting van het hele Vlaamse hoofdwegennet op zoek naar quick wins in functie van de doorstroming. Daarbij wordt bekeken op welke delen van het hoofdwegennet we tegen de capaciteitsgrens zitten of waar we erover zitten, waar er structureel congestie is en waar met relatief eenvoudige maatregelen de doorstroming kan worden bevorderd.

Op basis van die eerste analyse heeft het verkeerscentrum 39 locaties aangeduid waarbij men vanuit bouwkundig perspectief zo objectief mogelijk tracht in kaart te brengen of een aanpassing überhaupt mogelijk is. Dat gebeurt door een werkgroep binnen het AWV. Op basis van die lijst worden verdere diepteanalyses per locatie opgestart om te komen tot de aanduiding van prioritaire locaties en maatregelen. Dat kunnen spitsstroken zijn maar ook andere, eenvoudigere maatregelen. Dat zal afhangen van locatie tot locatie.

We zullen die locaties trachten te rangschikken en prioriteren in functie van de diepteanalyses zodat eerst die locaties worden bestudeerd waar men het snelst tot uitvoering kan overgaan. Niet alleen de acutheid maar ook de snelheid van uitvoering is afhankelijk van de prioritering van de locatie en van de werken.

Bij de geplande werken van 2016 zullen ook andere filebestrijdende maatregelen worden opgenomen. Voor mij betekent 'Werken aan de weg!' en de campagne die we daarover hebben gestart, ook werken aan de file.

Mevrouw Kherbache, u vraagt mij of ik bereid ben om op de suggestie van Taxistop in te gaan om bepaalde geplande nieuwe spitsstroken als carpoolstroken dienst te laten doen. Ik krijg veel zulke vragen. Taxistop vraagt een aparte strook voor carpoolers, de federaties van motorrijders vragen een afzonderlijke rijstrook voor motors, de taxisector vraagt een aparte rijstrook voor taxi's. Ik begrijp dat vanuit hun standpunt, maar we hebben niet genoeg rijstroken om op al die vragen in te gaan. Het principe van een spitsstrook is een extra rijstrook, meestal op de voormalige pechstrook, die tijdelijk opengesteld wordt voor het verkeer om de doorstroming op alle rijstroken van dat wegvak te bevorderen. Door het openstellen van een spitsstrook wordt vermeden dat er congestie optreedt in dat wegvak, waardoor er een vlottere doorstroming is voor iedereen.

In het voorstel waar u naar verwijst, staat vermeld dat "de verkeersdoorstroming zal verbeteren op de spitsstroken". Vandaag de dag merken we geen gehinderde doorstroming op de spitsstroken. Het gebruik van deze spitsstrook door carpoolers zal dus evenmin de doorstroming op de spitsstrook verbeteren. Integendeel, het ontzeggen van toegang tot spitsstroken voor niet-carpoolers zou de doorstroming op de overige rijstroken verslechteren. Dat zou leiden tot een algemeen slechtere verkeersdoorstroming.

Spitsstroken hebben tot doel om voor alle weggebruikers een verbeterde doorstroming te betekenen. Exclusief voorzien in nieuwe spitsstroken voor carpoolers

terwijl het voor alle weggebruikers een verbetering zou zijn, is dan ook een verkeerd signaal.

Daarnaast blijft ook handhaving een moeilijke kwestie. Vraag is immers hoe men dat zal controleren. Ik wil de zaken niet bagatelliseren zoals sommigen doen en waarschuwen voor de poppen die zullen worden meegenomen in de wagens.

Naast handhaving zijn er ook problemen van veiligheid wanneer stilstaande voertuigen – de niet-carpoolers – langs rechts voorbijgestoken worden door snelle carpoolers. En dan zijn er ook nog onze talloze op- en afritten. Om de snelheidsverschillen binnen de perken te houden, zouden dan snelheidsbeperkingen moeten worden opgelegd aan de carpoolers, wat de reistijd voor de carpoolers opnieuw zou verhogen.

Buitenlandse praktijkvoorbeelden zijn beperkt en kennen een wisselend succes. Nederland toonde zich pionier, deed een test in 1993 maar voerde het concept vrij snel af. In de steden Bergen in Noorwegen en in Madrid blijken de stroken wel succesvol. Maar ook in de literatuur is men niet eenduidig positief over de oplossing. Ik zie spitsstroken dus als een oplossing voor alle weggebruikers eerder dan voor een specifieke categorie daarvan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, als ik het goed begrijp, zullen er ooit nog wel spitsstroken bijkomen in Vlaanderen na de diepteanalyse van de 39 locaties maar ik blijf toch een beetje op mijn honger zitten. Er is al een analyse gebeurd voor het stuk op de E314 tussen Willebeertse en Holsbeek. Het Vlaams netwerk van ondernemingen, Voka, en andere organisaties in onze regio vragen trouwens om dat meteen door te trekken tot Aarschot, maar het zou ook al goed zijn als het tot Holsbeek kon. In elk geval wordt dat nog altijd voorgesteld op de website van het AWV als de tweede fase van wat er nu al aan weefstroken ligt op de E314. Dat moet misschien toch wat sneller kunnen gaan. Kunt u daar nog iets meer over zeggen?

De voorzitter: Mevrouw Kherbache heeft het woord.

Yasmine Kherbache (sp.a): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Er bestaat kennelijk een misverstand over de finaliteit van carpoolen. Het belangrijkste gevolg is dat men daarmee ook automobilisten stimuleert om de auto te delen zodat er minder auto's op de autosnelweg rijden, wat ten goede komt van iedereen die op de autosnelweg rijdt.

U noemt twee argumenten die de implementatie zouden bemoeilijken waaronder veiligheid. Carpoolen op spitsstroken mag niet leiden tot onveilige situaties. Volgens mij kan daaraan tegemoet worden gekomen door middel van de dynamische signalisatie. Op die manier kan duidelijk worden gemaakt dat het om een carpoolstrook gaat.

Wat de handhaving betreft, verwijst u naar die zogenaamde poppen. Ik denk dat het ook in een andere context gaat over een marginaal gebruik. Vooral in de Verenigde Staten is gebleken dat die heel zelden worden gebruikt.

Het project in Bergen heeft aangetoond dat men via gerichte controles misbruiken kan vermijden. Dat probleem kan dus zeker worden opgelost.

U verwijst naar literatuur waar men verschillende meningen heeft over de impact van zo'n carpoolstrook. Wetende dat het fileprobleem in Antwerpen gigantisch groot is, zou elk experiment aangewend moeten worden om na te gaan wat het duurzame effect is in plaats van a priori problemen op te werpen. We kunnen dat pas weten door een experiment op te zetten. Die spitsstrook komt er toch, het

lijkt me dan ook het uitgelezen moment om te zien welk effect zo'n carpoolstrook kan hebben. Ik denk dat we ons niet kunnen permitteren om best practices uit het buitenland niet te proberen toepassen.

De voorzitter: De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, wanneer er onderhoudswerken zijn aan onze wegen, dan is het de bedoeling dat in de mate van het mogelijke wordt gestreefd naar een optimalisatie van de verkeersveiligheid en doorstroming. Dat is eigenlijk een soort van automatisme.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, u antwoordde nogal negatief op het voorstel van Taxistop en de uiteenzetting van mevrouw Kherbache. Ikzelf heb op een bepaald moment zo'n carpoolstrook gebruikt in het buitenland, in de Verenigde Staten. Daar werkt dat eigenlijk zeer goed. Ik besef dat de autosnelwegen daar langer zijn en ik volg dan ook uw punt over die weefbewegingen aan op- en afritten aan de rechterkant. Daar doet men het aan de linkerkant en heeft men in de verkeersreglementering borden opgenomen waarop staat dat men met minimaal drie personen moet zijn. Men doet daar ook wel gerichte controles. Ik heb daar een aantal weken rondgereden en ik heb daar heel weinig misbruik vastgesteld. Het werkt wel degelijk. Men was vrij gedisciplineerd in het gebruik van die stroken, en op wegen met drie stroken had men dus wel degelijk een voordeel op die strook. Misschien moeten we toch eens nagaan of dat idee op bepaalde plaatsen op onze autostrades niet kan worden uitgetest.

Ik volg wel de analyse van Taxistop en van mevrouw Kherbache. We moeten de mensen aanzetten om toch met minstens twee de wagen te gebruiken. Als je ziet hoeveel kilometers we afmaken met hoeveel auto's, dan is er nog winst te halen. Het lijkt me dus aangewezen om dit te testen op een plaats waar het kan.

Minister Ben Weyts: Op de E314 is er in 2017 een spitsstrook gepland. We gaan ook na wat mogelijk is, ook budgettair, voor de E17.

Bij wegenwerken en onderhoud proberen we ook een betere weg achter te laten, vooral voor de verkeersveiligheid, maar ook voor de doorstroming.

We moeten absoluut mensen stimuleren om niet individueel gebruik te maken van de wagen, maar het is wel iets anders dan spitsstroken exclusief voor te behouden voor carpoolers. Duidelijkheid creëren is het probleem niet, ook handhaving is niet het meest problematische, maar verkeersveiligheid is wel een groot probleem. Nergens ter wereld zijn er zoveel op- en afritten als bij ons. Je kunt zo'n strook links of rechts leggen, maar er wordt ook verondersteld dat die carpoolers eenzelfde snelheid aanhouden, want anders gebeuren er ook inhaalmanoeuvres langs links of rechts.

We moeten niet al te veel verbeelding aan de dag leggen om het voorbeeld op onze wegen te zien. Het grote probleem is de verkeersveiligheid, de verschillende snelheidsregimes, de op- en afritten. Het zou ook enkel de doorstroming van de carpoolers verbeteren terwijl spitsstroken bij uitstek de bedoeling hebben om op alle rijstroken een betere doorstroming te hebben. Er dreigt zelfs een tegenovergesteld effect, namelijk dat het verhogen van doorstroming op één rijstrook, negatief dreigt uit te vallen voor de doorstroming op de andere rijstroken.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, voor alle duidelijkheid, sprak u over de E314 of over de E19 die in 2017 aan bod komt?

Minister Ben Weyts: Ik heb gezegd dat we zullen nagaan hoe we in 2017 een oplossing vinden voor de E314, en daarnaast ook voor de E17.

Yasmine Kherbache (sp.a): Ik heb nog een korte slotbedenking.

Minister, ik denk dat we er alles aan moeten doen om een gedragsverandering te bewerkstelligen om de files aan te pakken. Wil je meer files, dan moet je meer ruimte creëren voor files. Dat is het gevaar van de huidige aanpak. We moeten vooral een gedragsverandering bij de automobilist aanmoedigen en belonen. Vandaar dat we carpoolen ingang moeten doen vinden in de mobiliteit. Ik vind het jammer dat u vooral redenen zoekt om het niet toe te passen in plaats van welwillend te zijn en minstens te onderzoeken of het een nuttig experiment zou kunnen zijn.

Minister Ben Weyts: Ik waarschuw u gewoon voor de gevolgen, op het vlak van verkeersveiligheid, van een goedbedoeld idee.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de technische prestaties van personenwagens – 1183 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, al maanden davert de autosector op zijn grondvesten na het uitgelekte sjoemelsoftwareschandaal bij Volkswagen. Meer en meer blijkt dat er ook bij andere merken vreemde dingen gebeuren. Midden januari vielen Franse fraudebestrijders binnen in vestigingen van Renault waarna Renault de herziening van 15.000 wagens aankondigde. Maandag 18 januari stelde het VRT Journaal dat Opel bepaalde automodellen, zonder medeweten van de eigenaars, softwarematig 'update' met veel lager verbruik en uitstoot, maar ook lagere wegpresetaties tot gevolg. Op dinsdag 19 januari werden in de pers nog andere constructeurs genoemd, zijnde Mercedes en Ford.

Minister, dat er een brede kloof bestaat tussen de officiële uitstoot- en verbruiksgegevens van auto's en de reële, weten we al lang. Deze kwesties zijn al meermaals aan bod gekomen in de commissie Leefmilieu. Dieselgate van Volkswagen kwam er al uitgebreid aan bod.

Er is echter ook een belangrijke mobiliteitscomponent. In het ontwerp van Mobiliteitsplan Vlaanderen, u welbekend, stonden maatregelen met betrekking tot het beperken van de uitstoot van schadelijke stoffen met een impact op het leefmilieu of klimaat.

Minister, de Vlaamse autobestuurder wil dat hij op zijn wagen kan vertrouwen. Net daarom hebben we homologaties en testen, Europese normeringen en keuringscentra en dergelijke meer. Wat gaat u, als bevoegd minister, doen om de testen en homologaties te verbeteren zodat ze dichter aanleunen bij de realiteit en sjoemelsoftware en andere lepe trucs niet meer kunnen worden gebruikt om de consument en de gemeenschap een rad voor de ogen te draaien?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Collega's, de testen om de officiële uitstoot-en verbruiksgegevens van auto's te bepalen worden momenteel op Europees niveau bepaald. De huidige testprocedure, de zogenaamde 'New European Driving Cycle' (NEDC) is verouderd en ligt dan ook al jarenlang onder vuur.

Daarom werkt men op een aantal andere pistes. Om toch het verschil tussen de uitstoot tijdens een test en de dagelijkse praktijk te verkleinen, wordt er in de schoot van de United Nations Economic Commission for Europe (UNECE) in Genève sinds 2009 gewerkt aan een nieuwe, wereldwijd geharmoniseerde test-procedure, de Worldwide harmonised Light vehicle Test Procedure (WLTP) die de NEDC zal vervangen. Het gebruik van deze nieuwe testcyclus zal de verschillen tussen de tests en de realiteit hopelijk doen afnemen.

Eind januari heeft de Europese Commissie tevens een voorstel gepubliceerd om het algemeen typegoedkeuringssysteem te wijzigen en aan te scherpen. De bestaande kaderrichtlijn zal worden vervangen door een verordening. De Europese Commissie heeft in het voorstel gesuggereerd om de controlemechanismen uit te breiden en te versterken. De bespreking van dit voorstel tussen de vertegenwoordigers van de lidstaten start binnenkort. Vertegenwoordigers van de Vlaamse overheid zullen hierbij aanwezig zijn. Deze herziening van het regelgevend kader inzake typegoedkeuring van voertuigen moet de bestaande tekortkomingen verhelpen en het vertrouwen van de burger herstellen. Zodra de richtlijnen hierover bekend zijn, zullen deze zo snel mogelijk worden ingevoerd en toegepast bij de keuring en homologatie van voertuigen.

Een bijkomende test op de weg werd binnen Europa reeds goedgekeurd: 'Real Driving Emissions' of RDE-test. Die zal de testen die nu gebeuren op een test-bank kunnen aanvullen.

De productnormen, en dus alle testprocedures, waarnaar ik zonet verwees, zijn een federale bevoegdheid. Het is dan ook de federale overheid die deelneemt aan de onderhandelingen op niveau van de EU en de VN. Zoals steeds, proberen we ervoor te zorgen dat de Vlaamse overheid betrokken blijft, niet alleen op een afstand maar ook in de delegatie.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat u dit zeer grondig opvolgt. Het is van belang dat het op die goede manier wordt aangepakt. Dat dit schandaal naar buiten komt op een moment dat u met de Vlaamse Regering inzet op een groene switch, is toch wel bijzonder spijtig. Ik hoop dat het pad dat u hebt geschetst, ook kortelings wordt gerealiseerd.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik zou het volgende aspect aan u willen voorleggen. Collega de Kort heeft gezegd dat zonder het medeweten van eigenaars verschillende merken – ook merken waar officieel nog geen onderzoek naar loopt omdat er geen officieel gesjoemel is vastgesteld – hun modellen binnenroepen om er softwarematige aanpassingen aan te laten doen met mogelijk een impact op prestaties enzovoort.

Van een aantal merken, om Volkswagen niet te noemen, weten we dat er gesjoemeld is met een aantal motoren. Er rijden in ons land ook enkele tienduizenden Volkswagens rond met een motor waar een probleem mee is. In Vlaanderen is de tweedehandsmarkt groter dan de nieuwe markt. Per nieuwe ingeschreven wagen worden er jaarlijks 1,37 tweedehandswagens ingeschreven. Dat zijn gegevens van Febiac. Dat betekent dus dat heel wat van die wagens met sjoemelmotoren ook op de tweedehandsmarkt terechtkomen. Op de website van de grote kanalen waar tweedehandswagens worden aangeboden, bijvoorbeeld My Way van D'Ieteren, staat geen vermelding of het gaat over types met een motor die is geaffecteerd door sjoemelsoftware. Mensen die een tweedehandswagen kopen, worden pas na het tekenen van het contract geïnformeerd over het feit dat ze een wagen hebben gekocht die in het najaar zal worden teruggeroepen

door Volkswagen om aanpassingen te laten doen. Een consument op de tweedehandsmarkt waar heel wat wagens met sjoemelsoftware worden aangeboden, wordt niet spontaan geïnformeerd of het gaat over een wagen met of zonder sjoemelsoftware.

Ik vind dat problematisch. Ik weet wel dat het afficheren van producten die te koop worden aangeboden, uw bevoegdheid niet is, maar misschien is het toch een element dat eens onder de aandacht kan worden gebracht van uw federale collega.

Minister Ben Weyts: Mijn federale collega is, zoals u weet, zeer waakzaam. Ik verwacht dat ze rekening houdt met zulke scenario's. We zullen het wel, indien mogelijk, signaleren.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het intergewestelijk overleg en het 'memorandum of understanding' – 1204 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Voorzitter, minister, collega's, vorige maandag is de 'mobiliteitstop' bij elkaar gekomen op vraag van uw Brusselse collega Pascal Smet voor een intergewestelijk overleg over het probleem van de slechte toestand van Brusselse tunnels. Minister Smet wil nagaan hoe de renovatie van de Brusselse tunnels gefinancierd kan worden.

Op 27 januari heb ik over deze problematiek al een actuele vraag gesteld, want ook op 27 januari was er al een vergadering van het Overlegcomité met de premier en de ministers-president. Als antwoord zei u dat minister-president Bourgeois zijn bezorgdheid heeft geuit over de toegankelijkheid van Brussel voor de Vlaamse pendelaars. Bovendien uitte hij zijn bezorgdheid over de eventuele invoering van een tolheffing. Het is immers geen oplossing om de factuur door te schuiven naar inwoners van andere gewesten.

Er werd toen ook gezegd dat de tunnels open zouden blijven, wat maandag nog eens werd herhaald. Intussen weten we wel beter. Als er werken nodig zijn, worden die tunnels tijdelijk gesloten. Nu is de Stefaniatunnel gesloten tot half mei. Vandaag was de Montgomerytunnel gesloten. Een aantal organisaties beginnen zich te roeren. Touring eist gewoon een onderzoekscommissie. Agoria zegt dat de economische positie van Brussel op het spel staat door 'tunnelgate'. Het regent berichten en ik kan niet meer bijhouden welke tunnel wanneer dicht gaat, tijdelijk of niet, en voor hoelang. Wat communicatie betreft, kan dit ook tellen.

In uw antwoord van 27 januari meldde u eveneens dat u een afspraak zou maken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest over het memorandum of understanding (MOU). Er staat immers nog, zoals u het zelf stelde, 'contentieux' op de agenda, namelijk: het Brabantnet, openbaar vervoer, investeringen in de weg, de ontwikkelingen op en rond de Ring. Het is dringend tijd om planmatig over de gewesten heen na te denken hoe we dit allemaal zullen aanpakken. Enkel wat noodzakelijke dingen aan de tunnels doen, lost de problemen niet op. Er is veel meer dan dat.

Minister, welke standpunten hebt u afgelopen maandag ingenomen op het overleg van de ministers van Mobiliteit met betrekking tot de financiering van de

renovatie van de Brusselse tunnels? Welke andere engagementen bent u eventueel aangegaan? Wat zijn de conclusies van dit overleg? Wat betekent dit concreet voor Vlaanderen? Waren er nog andere agendapunten? Zo ja, welke?

Morgen is er nog een overleg over het Gewestelijk Expresnet (GEN) met minister Galant. We kunnen daar later nog eens op terugkomen. U kondigde maandag aan om zelf het initiatief te nemen om een interministeriële conferentie bij elkaar te roepen over alle andere mobiliteitsdossiers die hangende zijn. Wanneer komt die bij elkaar? Waarover zal dat precies gaan?

Er is effectief nood aan een gezamenlijk plan: integratie van ticketing, het parkeren, informatie aan reizigers enzovoort. Er is nu duidelijk geen gezamenlijke visie. Ik vond het tekenend dat Karel Verhoeven in De Standaard op 23 februari schreef: "Vier ministers. Geen plan. We zijn nog lichtjaren verwijderd van een echt mobiliteitsplan voor Brussel en voor de rest van het land." Het is natuurlijk een opiniestuk. Maar "Vier ministers. Geen plan." heeft toch mijn aandacht getrokken. Ik hoop dat u wel een plan hebt en dat u samen met uw collega's, voor het welzijn en de welvaart, tot een aantal conclusies kunt komen.

Het memorandum of understanding gaat tussen Brussel en Vlaanderen. Heeft die afspraak al plaatsgevonden? Wat is het resultaat? Zo niet, wanneer komt ze er dan?

Ik had ook nog eens graag naar de stand van zaken van het voorontwerp van de ring rond Brussel willen vragen. Bij de bespreking van de beleidsnota had u het over februari, maar februari is bijna voorbij. Is dat plan gefinaliseerd? Is daar nu al een akkoord over met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest? Ik herinner me immers dat uw voorganger daarover ook een aantal discussies had met de Brusselaars.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Afgelopen maandag is er geen officieel overlegcomité, maar een soort ad hoc-vergadering bijeengeroepen met vier mobiliteitsministers en minister Reynders in hoofde van zijn verantwoordelijkheid ten aanzien van Beliris. Het belangrijkste agendapunt op die vergadering was de situatie van de Brusselse tunnels, dat is evident.

Over de financiering van de tunnels had ik vooraf duidelijk gemaakt dat Vlaanderen, eufemistisch gesteld, geen vragende partij was. Ook minister Smet heeft bevestigd dat de volledige verantwoordelijkheid zich in hoofde van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest situeert en dat er een planning in opmaak is door Egis voor de renovatie van de Brusselse tunnels. Hij had toen toegezegd dat er meer duidelijkheid zou worden verschaft op het overlegcomité van woensdag, maar dat is er niet van gekomen.

Wat de financiering betreft, bevoegd zijn betekent ook verantwoordelijk zijn voor zowel lusten als lasten. Vanuit Vlaanderen dragen we indirect al serieus financieel bij aan de Brusselse mobiliteitsprojecten via het Belirisfonds en via de extra financiering die Brussel gekregen heeft: 180 miljoen euro op jaarbasis, enkel voor mobiliteit. 180 miljoen euro, dat is meer dan de helft van het totale budget van het AWW voor heel Vlaanderen. En het gaat voor wat Brussel betreft over een extra financiering. Om maar te zeggen dat het, in perspectief bekeken, toch wel veel geld is.

De concrete afspraken die we daar hebben gemaakt zijn: de bevestiging dat het geen plan is om in deze regeerperiode op structurele basis de tunnels te sluiten, tenzij bij calamiteiten, maar toen was het Montgomeryverhaal nog niet bekend; dat er verder een schets ging worden gegeven van de aanpak van de tunnels op het overlegcomité van woensdag, maar dat is dan tussen de plooiën gevallen. Verder werden afspraken gemaakt over de Egisplanning die we mogen verwachten en waarbij ik gevraagd heb of er een onmiddellijk terugkoppeling kan komen richting

Vlaamse Gewest, zodat we inzake de aanpak van bijvoorbeeld de ringwerkzaamheden ook enige planning kunnen doen. De Egisplanning is de lange termijn, dat is het niet het kortetermijnverhaal van de Montgomery- en Stefaniatunnel.

Daarnaast heb ik aangeboden om in geval van calamiteiten technische expertise ter beschikking te stellen, want tunnelexperts van overheidswege zijn niet massaal aanwezig. Als het nodig is om wat expertise te scrambelen, dan kan dat en dat is ook in dank aanvaard. Daarnaast is gezegd dat we, als het gaat over de punctuele andere thematieken, zoals carpooling, in eerste instantie op bilateraal niveau moeten werken. Ik ga niet altijd interministeriële conferenties of hoogmissen organiseren als we niet eerst bij voorbaat bilateraal een en ander kunnen uitwerken en vervolgens rapporteren aan de andere overheden, om daarop verder te werken. Ik wil echter niet zomaar gewoon van overlegplatform naar concertatie naar een volgende vergadering gaan met het vooropstellen van allerhande goed bedoelde intenties. We moeten vooral het signaal geven dat er effectief op het terrein wordt gewerkt en dat dat een eerste bezorgdheid is. Ik heb gezegd dat ik de interministeriële conferentie wil houden, maar wel als we eerst wat meer vaste grond hebben en dat er ten aanzien van die specifieke thematieken wel bilateraal enig tastbaar resultaat moet zijn.

Wat het memorandum of understanding betreft, is er woensdag op mijn kabinet nog overleg geweest om vervolgens te worden voortgezet op maandag 29 februari. Er zijn nog wel wat geschilpunten. Ook wat de ring betreft is er een zeer grote gevoeligheid in hoofde van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Voor alle duidelijkheid, de territoriale raakpunten zijn redelijk beperkt. Ik denk dat het gaat over twee stroken die in totaal nog geen kilometer bedragen, iets in die grootteorde, maar daarover bestaat een zeer grote gevoeligheid.

Het Agentschap wegen en Verkeer legt de laatste hand aan de voorontwerpplannen voor de herinrichting van de ring. Nog voor het zomerreces zal een aanbestedingsprocedure worden opgestart voor heel de MER-procedure, voor het opstellen van het MER. Die plannen zullen de komende maanden natuurlijk teruggekoppeld worden naar het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en andere betrokken partners.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Het zijn natuurlijk moeilijke problemen. Het loopt in dit land niet altijd zoals we het graag zouden willen, maar ik steun u in uw idee om voor een aantal concrete punten in de eerste plaats bilateraal te werken. Ik neem aan dat dat dan in dit geval voornamelijk met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is. Ik kijk toch met grote belangstelling uit naar de plannen voor de ring. De timing is niet altijd te halen, maar als u zegt dat u voor de zomer gaat aanbesteden, dan veronderstel ik dat we misschien toch ergens na Pasen, of toch voor de zomer, de specialisten van AWV of het studiebureau hier in de commissie de eerste ontwerpen zullen voorstellen. Dat is in het verleden ook gebeurd. Op die manier kunnen we op de hoogte worden gesteld van een heel belangrijk en gevoelig punt voor heel Vlaanderen. Ik weet dat de regionale dossiers hier niet altijd even sterk aan bod mogen komen, en dat onze voorzitter daar heel streng in is, maar de ring rond Brussel gaat ons echt wel allemaal aan. We hebben het hier vaak genoeg ook over Oosterweel en dergelijke, de ring verdient hier ook zijn plaats. Minister, misschien kunt u, zoals uw voorganger, er een keer aan denken om eens een primeur te geven aan het parlement. Het is maar een suggestie. Dat zou fijn zijn voor ons. Het zou fijn zijn dat we in de commissie kennis kunnen nemen van de plannen zodra ze klaar zijn en u ze hebt bevestigd, voor ze ergens op de website van AWV verschijnen.

De voorzitter: Op 17 maart hebben we de bespreking van de prioritaire projecten en de optimalisatie van de ring. Dan krijgen we waarschijnlijk de stand van zaken nog uitgebreider van de minister te horen.

De heer De Clercq heeft het woord.

Mathias De Clercq (Open Vld): Minister, ik wil, aansluitend op collega Brouwers, nog terugkomen op iets waar ik in deze commissie al een aantal keren op heb aangedrongen, namelijk een efficiënt structureel overleg met de diverse overheden. De burger heeft er immers lak aan om te zien hoeveel overheden er zijn, maar wil wel zien of die overheden goed samenwerken en dat ze afgestemd zijn op elkaar en er resultaten zijn. In die zin verwijs ik naar de werkzaamheden. Ik geloof dat mevrouw Brouwers rapporteur is in de Senaat, voor de Senaats-commissie Transversale Aangelegenheden. Ik vond het echt frappant om zien, zo'n mooi lijstje met een wirwar aan overlegstructuren. Dat is echt wel iets om eens tegen het licht te houden en om daar enige lijn in te trekken en efficiënt samen te werken, want het gaat natuurlijk ook over grensoverschrijdende problematieken. Mobiliteit stopt gelukkig niet aan de grens, dus u bent aangewezen op samenwerking. Ik hoop, als er dan toch een les kan worden getrokken uit heel de saga van de Brusselse tunnels, dat het nu daagt bij de diverse excellenties om effectief samen aan tafel te zitten en samen te werken.

In die zin had ik nog een vraag: met welke insteek gaat u vanuit Vlaanderen naar het overleg met mevrouw Galant? Bent u effectief van plan om te overleggen, uiteraard met een agenda, maar dat is eigenlijk overbodig om te zeggen, want er zijn thema's genoeg om een gevulde agenda te hebben over de grensoverschrijdende mobiliteit. Met welke frequentie denkt u de Interministeriële Conferentie voor Mobiliteit, Infrastructuur en Telecommunicatie (ICMIT) te reactiveren en samen te roepen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Wat het laatste betreft, ga ik vooral met enige hoop naar dat overleg in functie van de investeringsplannen voor het spoor, met diverse desiderata. Ik ken ze niet allemaal van buiten, maar een voorbeeld is de rijpadvergoeding, die belangrijk is voor de exploitatie van een spoorlijn en dus onrechtstreeks ook voor de verhoging van de frequenties die we dikwijls vragen. Een ander punt: met betrekking tot de spoorinvesteringen zijn we sterk vragende partij voor de toekomstvisie ten aanzien van de Vlaamse spoorstrategieën en de prioritaire dossiers daarin.

In dat kader willen we weten of men expliciet vasthoudt aan de multicriteria-analyse (mca), die nogal expliciet in het voordeel speelt van het personenvervoer, als het gaat over de aanduiding van de prioritaire investeringen. De door de FOD Mobiliteit en Vervoer voorgestelde methodologie, de multicriteria-analyse, zorgde er de facto voor dat de lijnen en de investeringsdossiers inzake personenvervoer veel belangrijker naar voren komen en een zwaarder gewicht krijgen dan die voor het goederenvervoer, wat natuurlijk implicaties heeft voor de economische vragen vanuit Vlaanderen. Zo zijn er nog wel verschillende andere elementen die op de agenda staan.

Wat de vraag van collega Brouwers betreft, dat ze het fijn zou vinden een primeur te krijgen in de commissie: uw welbevinden is mijn bezorgdheid. Vandaar dat ik gezegd had dat het fietsplan bij wijze van primeur zeker en vast naar het parlement komt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): We kijken uit naar 17 maart en later.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over verkeerspreventie bij Vlaamse ondernemingen – 1217 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Minister, mijn vraag is zeer ideologisch gekleurd, maar tegelijkertijd genuanceerd. We kunnen dus nog eens met elkaar in debat treden rond een aantal fundamentele zienswijzen.

Uit een steekproef van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) blijkt dat minder dan de helft van de 49 bevroegde bedrijven – het zijn er slechts 49 – verkeersveiligheid hebben opgenomen in het jaarlijkse actieplan preventie van arbeidsongevallen. Ongeveer de helft van de ondervraagde bedrijven stelt wel dat ze werk maken van informatie rond verkeersrisico's en een derde van de bedrijven organiseert een vorm van verkeerssensibilisering. Verkeersongevallenpreventie wordt slechts door een kleine minderheid van de bedrijven gebruikt via een veiligheidsmanagementsysteem. De VSV vindt dit jammer omdat bijna de helft van alle dodelijke arbeidsongevallen te betreuren zijn in het verkeer. Volgens de VSV kunnen bedrijven dus een rol spelen in het terugdringen van het aantal verkeersdoden op onze wegen.

Deels begrijp ik de conclusies van de VSV. Bovendien zijn er bedrijven die een dergelijk actieplan, met daarin de nodige aandacht voor verkeersveiligheid, nodig hebben voor het behalen van een ISO-certificaat. Echter, bedrijven besteden veel aandacht aan arbeidsongevallen op de werkvloer, maar volgens de VSV te weinig aan verkeersveiligheid in woon-werkverkeer. De vraag is of dit de taak is van bedrijven of dient te gebeuren via de herhaalde sensibiliseringscampagnes van de overheden.

Op dezelfde dag dat deze bevindingen van de VSV in de pers verschenen, publiceerde werkgeversorganisatie Voka de jaarlijkse 'waar-voor-je-geld-index'. Ook daar is bij wijze van spreken enige ideologische profilering uiteraard niet ver weg. Daaruit blijkt dat België, in een vergelijkend Europees perspectief, te weinig waar biedt voor het geïnde belastinggeld. België komt op de 19^e plaats van 24 onderzochte landen. Voka schuift een viertal punten naar voren, bijvoorbeeld meer nadruk op infrastructuurinvesteringen en beter managen van publieke bedrijven. Ik wil het hier niet hebben over de punten die Voka naar voren schuift, maar het toont wel aan dat Vlaamse bedrijven vooral te maken krijgen met een overheid die zorgt voor heel wat overheidsbeslag en bijkomende bemoeienis.

Voor Open Vld is verkeersveiligheid in de eerste plaats de verantwoordelijkheid van elke weggebruiker, we kunnen dat niet genoeg benadrukken. Sensibiliseren is in eerste instantie de taak van de overheid. We moeten ook eens durven kiezen, en dat is een beetje de ideologische profilering van de vraag. Als wij onze bedrijven zwaar belasten, betekent dit ook dat ze op deze manier hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen door de betaling van deze belastingen. Je kan ze niet zwaar belasten en dan nog eens vragen dat ze op elk vlak hun maatschappelijke verantwoordelijkheid nemen, bijvoorbeeld in de vorm van de opname van verkeersveiligheid in het actieplan ten behoeve van preventie en arbeidsongevallen.

De corebusiness van een bedrijf is ondernemen, winst maken en daardoor jobs en welvaart creëren. We kunnen ze niet verantwoordelijk stellen voor bijvoorbeeld verkeersveiligheid, aangezien de verantwoordelijkheid bij elke weggebruiker zelf ligt. Zoals gezegd, een aantal sectoren doen dat wel, omdat dat

hun corebusiness is. Ik denk aan de logistieke bedrijven. Bovendien ben ik ervan overtuigd dat de meeste bedrijven, en dan heb ik het niet over transport-bedrijven en andere bedrijven die veel gebruik maken van ons wegennet, wel degelijk schadegevallen en verkeersongevallen van de werknemers opvolgen en indien nodig, zelfs zonder actieplan, een werknemer aanspreken op zijn gedrag.

Minister, deelt u het standpunt dat verkeersveiligheid de verantwoordelijkheid is van elke weggebruiker en dus niet per se opgenomen moet worden in actieplannen van bedrijven? Of deelt u de mening van de VSV dat bedrijven hier veel te weinig aandacht aan besteden? Indien het tweede, bent u van plan om hier actie rond te ondernemen?

Het terugdringen van verkeersdoden is de ambitie van ons allemaal, sensibilisering is een taak van de overheid. Op welke manier ondersteunt de Vlaamse overheid transport- en andere logistieke bedrijven die vaak gebruikmaken van het wegennet in hun actieplannen rond verkeersveiligheid en verkeersveiligheidspreventie? Plant u hieromtrent bijkomende initiatieven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik deel natuurlijk absoluut de mening dat verkeersveiligheid in hoofdzaak een individuele verantwoordelijkheid is van elke weggebruiker. Het volstaat te kijken naar de cijfers. Menselijk gedrag is nog steeds de hoofdoorzaak van de meeste ongevallen. Negen op de tien ongevallen hebben een menselijke fout of gedrag als grondslag. Daar zetten we in de eerste plaats op in. We doen dat via handhaving, via infrastructuur, via educatie, via duidelijke verkeersregels, via het creëren van een breed draagvlak. Het is in eerste instantie de taak van de overheid om op dat vlak sensibiliserende boodschappen over te brengen. Dat lukt soms ook. Ik verwijs naar het succes van de BOB-campagnes.

Er is natuurlijk een versterkend effect wanneer elke burger, bedrijfsleider of werknemer zich achter die doelstelling wil scharen. Internationale rapporten zoals gepubliceerd door de European Transport Safety Council (ETCS) en de VN-Wereldgezondheidsorganisatie illustreren expliciet de meerwaarde daarvan. Cijfers van de ETCS geven aan dat er voor bedrijven een expliciet voordeel speelt, in die zin dat arbeidsongevallen in het verkeer voor werkgevers een belangrijke kostenpost zijn, dus ook een competitief nadeel dan wel voordeel, naargelang de verkeersveiligheid. Bedrijven hebben er dus zelf alle belang bij, maar van overheidswege moeten we vooral initiatieven van werkgevers aanmoedigen, stimuleren en belonen, eerder dan een verantwoordelijkheid te gaan transfereren.

Concreet denk ik dat we sinds 2014 ook op dat vlak wel wat werk doen, net via de VSV. Via de VSV kunnen bedrijven terecht voor individuele coaching, op maat van de onderneming. Met steun van de Vlaamse overheid organiseert de VSV jaarlijks meerdere studiedagen en netwerkmeetings rond verkeersveiligheid, ook specifiek voor bedrijven. Er is ook een online informatieaanbod. Samen met andere partners maakt de VSV werk van specifieke vormingen en sensibiliserende activiteiten gericht op werknemers.

Sinds 2012 bieden de VSV en de Vlaamse overheid de transport- en logistieke bedrijven in Vlaanderen de mogelijkheid om het TRUCKVEILIG-charter te ondertekenen. Het is toevallig dat ik vanavond labels ga uitreiken. Met het TRUCKVEILIG-charter en het bijhorende label willen we transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders die inspanningen leveren om de veiligheid te bevorderen, voor het voetlicht plaatsen, hen danken, belonen en op een positieve manier ondersteunen.

Concreet kunnen zowel transportbedrijven als vrachtwagenbestuurders via de website www.truckveilig.be zeven engagementen uit een lijst aanduiden. Vervolgens

moeten ze rapporteren in welke mate ze op een jaar tijd effectief die engagementen hebben kunnen realiseren. Na een positieve beoordeling door een onafhankelijke jury – naast de zelfevaluatie is er een dubbelcheck – kunnen de betrokkenen het TRUCKVEILIG-label toegekend krijgen. Dat label is een jaar geldig en is positief voor het imago van de betrokken transportbedrijven en vrachtwagenbestuurders.

In 2015 werd het TRUCKVEILIG-charter ondertekend door tachtig transportbedrijven en 3800 vrachtwagenbestuurders. Het is dus vrij gekend. De meerderheid daarvan krijgt vanavond het TRUCKVEILIG-label toegekend hier in Brussel.

Ik werk momenteel in samenwerking met de sector nog aan andere concrete maatregelen ter bevordering van verkeersveiligheid van de transportsector, meer bepaald een subsidieregeling die de kosten voor bijkomende ingrepen en investeringen sterk moet verminderen. Deze regeling zal hopelijk zorgen voor meer investeringen in verkeersveiligheidsverhogende ingrepen, waardoor de veiligheid bij het commerciële vrachtverkeer, zijn chauffeurs en de andere weggebruikers beter gewaarborgd zal worden. Verder zetten wij onder meer in op de kwaliteitsvolle opleidingen voor professionele bestuurders en evenzeer op controles langs de autosnelwegen, bijvoorbeeld door trajectcontroles, het gebruik van de Weigh-in-Motion, de automatische weegbruggen en controles op de tussenafstanden.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): Ik begrijp vooral uit het antwoord van de minister dat de vrijwilligheid erg belangrijk is. Dat zal niemand tegenspreken. Ik denk dat we daar alleen maar samen blij over kunnen zijn. Hoe meer men met het thema verkeersveiligheid bezig is, des te beter. Vandaag is er bij alle logistieke bedrijven, zeker de grootgebruikers van onze wegen, een besef van 'to be a good citizen', dat je een verantwoordelijkheid hebt voor je eigen veiligheid en ook voor de veiligheid van de andere weggebruikers. Er is ook een duidelijk economisch belang. In de mate dat je ongevallen kunt vermijden, drijft dat het rendement van de onderneming alleen maar op.

Minister, ik dacht dat u vanavond in Tour & Taxis mag aantreden. Er zijn ook een aantal bedrijven uit Lanaken aanwezig. Ik weet uit ervaring hoezeer ze dat op prijs stellen, en vooral de chauffeurs in kwestie vinden dat iets om te koesteren. Het is alleszins een van die succesvolle impulsen om mensen aan te zetten om veilig te rijden door dat te erkennen in de vorm van een symbolische beloning. Maar zelfs dat is vaak genoeg om mensen bij de les en gemotiveerd te houden.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de berging van de Flinterstar voor de kust van Zeebrugge – 1220 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): De Flinterstar kwam op 6 oktober 2015 in aanvaring met een tanker en ligt nog altijd voor de kust van Zeebrugge. Ondertussen zijn we enkele maanden verder en had de berging al gestart kunnen zijn. Helaas is dit niet het geval. De federale staatssecretaris Tommelein zit in een juridisch steekspel met de rederij van de Flinterstar over de berging van het wrak.

De rechtbank oordeelde dat de Nederlandse firma het wrak moet bergen, waarop die in beroep is gegaan. Over dit beroep is nog geen uitspraak, maar het zette de

staatssecretaris wel aan om de aanbesteding stop te zetten. Concreet gebeurt er voorlopig dus niets tot de uitspraak op 29 februari 2016, volgende week dus.

Omdat er berichten komen vanuit onder andere SEA LIFE dat er toch al een zichtbare impact op de natuur is en het wrak al stormschade heeft opgelopen, vroeg ik u en minister Schauvliege via een schriftelijke vraag naar een stand van zaken. Ik was eerlijk gezegd verbaasd over de vele inspanningen die de Vlaamse Regering doet. Ik druk daarvoor mijn waardering uit, maar heb toch wat vragen bij de opdracht.

In uw antwoord omschreef u volgende taken: "Vanuit de bezorgdheid m.b.t. de scheepvaartveiligheid (...) werd onmiddellijk na het incident o.a. een zgn. guard vessel door de dab VLOOT van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) ter plaatse gestuurd. Vanaf dit vaartuig en via de radarcentrale Zeebrugge van de afdeling Scheepvaartbegeleiding (MDK), krijgt de scheepvaart ter hoogte van het wrak desgevallend instructies om het wrak beter te vermijden. Daarnaast is het de taak van het guard vessel om zodra olieverontreiniging wordt vastgesteld of scheepsonderdelen los komen, in de mate van het mogelijke zelf actie te ondernemen of verdere assistentie op te roepen. Bovendien hebben mijn diensten, in concreto de dab VLOOT (MDK), noodbebakening uitgelegd ter hoogte van het wrak van de ms Flinterstar. Twee boeien wijzen de scheepvaart sindsdien op de aanwezigheid van het wrak. (...) Tot slot heeft de afdeling Kust (MDK) ter hoogte van de Zwinmonding een zanddam aangelegd om te vermijden dat oliepollutie in het natuurreservaat het Zwin terechtkomt. Doordat de olie uit het wrak werd verwijderd, wordt deze dam opnieuw ontmanteld."

Verder gaf u aan dat de mogelijkheid bestaat dat de acties ook tijdens de berging verder moeten gaan en dat er kans is dat de dam opnieuw gebouwd moet worden als er opnieuw olie zou lekken.

Als de firma de kosten voor de berging niet draagt, komen ze bij de federale overheid terecht. Ik vermoed dat het wrak iets zal opbrengen, maar wellicht onvoldoende om de kosten te dekken.

Minister, wat kosten al deze maatregelen die tot nu toe genomen werden, aan de Vlaamse Regering? Is er een mogelijkheid om deze kosten terug te vorderen, in eerste instantie van de rederij of in tweede instantie van de federale overheid? Zult u daartoe initiatief nemen? In de rechtbank werd door de advocaten van de rederij met een beschuldigende vinger gewezen naar de loodsen. Wordt er een onderzoek verricht naar eventuele fouten gemaakt door de loodsen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: U verwijst naar de schriftelijke antwoorden die ik en collega Schauvliege gegeven hebben. De kosten situeren zich in hoofde van de Vlaamse overheid op heel wat verschillende fronten. Er is eerst de kost voor de inzet van operationele middelen vanuit mijn beleidsdomein voor heel concrete prestaties. Vanuit Maritieme Dienstverlening en Kust, de Dienst met Afzonderlijk Beheer (DAB) Vlaamse Overkoepelende Organisatie van Technologieverstrekkers werden en worden nu nog steeds diverse vaartuigen ingezet, dus ook op dit moment. Het gaat over de Zeehond als 'guard vessel' die permanent ter plaatse blijft liggen, enerzijds met een signaalfunctie naar andere schepen en anderzijds om in geval van calamiteiten onmiddellijk te kunnen optreden. Daarnaast heb je de Orka als reddingsboot, de Zeetijger, een sleepboot/boeienlegger, en de Ter Streep, een hydrografisch vaartuig.

MDK afdeling Kust gaf aannemers de opdracht om een zanddam ter hoogte van het Zwin aan te leggen. Dat heeft te maken met een beveiligingsmaatregel om het Zwin te beschermen tegen pollutie door olie die uit het betrokken schip lekt.

Daarnaast zijn er ook de personeelskosten. Dat gaat over personeel van het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC), de afdeling Scheepvaartbegeleiding, de afdeling Kust, de DAB VLOOT en de Vlaamse secretaris van de Kustwacht die allemaal prestaties hebben verricht in dit dossier. Door de aanvaring konden personeelsleden hun dagelijkse taak niet vervullen waardoor personeelskosten binnen MDK in afgeleide orde zijn ontstaan.

Buiten mijn beleidsdomein zijn ook prestaties verricht, vooral door het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB), gekoppeld aan het aspect van de Zwinregeling, en het Instituut voor Landbouw- en Visserijonderzoek (ILVO), in verband met het onderzoek naar het effect van pollutie in visgebieden.

Tot slot zijn er kosten voor de prestaties van advocaten, gerechtsdeurwaarders, gerechtsdeskundigen en gerechtskosten. Het Vlaamse Gewest en de Belgische staat hebben via de rechtbank van koophandel Brugge een gerechtsdeskundige aangesteld die de kosten in kaart moest brengen en die heeft dat ook gedaan. Het kwam voor wat het Vlaamse Gewest betreft op een bedrag van 201.000 euro. Tevens werd 698.000 euro aanvaard voor de inzet door VLOOT van oliepollutiebestrijdingsvaartuigen.

Er worden nog steeds prestaties verricht. De totale kostprijs voor de inzet van het Vlaamse Gewest aangaande deze aanvaring zal pas gekend zijn op het ogenblik waarop het scheepswrak is verwijderd. Mogelijks zijn er dan nog kosten of moeten er nog acties worden ondernomen.

Om de rechten van het Vlaamse Gewest maximaal te vrijwaren werden al in de eerste uren na de aanvaring zowel ms Flinterstar als ms Al Oraiq door het Vlaamse Gewest aansprakelijk gesteld. Nadat ms Al Oraiq aan de ketting werd gelegd, werd van dit vaartuig een borg bekomen voor een bedrag van 40 miljoen euro, ook deels ten gunste van de Belgische staat. De belanghebbenden van de ms Flinterstar stelden als reactie een beperkingsfonds in waarbij het Vlaamse Gewest een aangifte indiende op 16 november 2015 voor een bedrag van 1,2 miljoen euro.

Vanaf de aanvaring tot op het ogenblik dat de olie werd verwijderd uit de ms Flinterstar, gebeurde er een inzet van VLOOT-vaartuigen binnen het contract met de federale overheid, directoraat-generaal Leefmilieu, met betrekking tot de bestrijding van oliepollutie op zee. Deze kost, 698.000 euro, werd gefactureerd aan de federale overheid.

Alle overige kosten die het Vlaamse Gewest heeft naar aanleiding van de aanvaring en die er niet geweest zouden zijn zonder de aanvaring, worden teruggevorderd van ms Flinterstar en desgevallend ms Al Oraiq.

In de rechtbank wijst de advocaat van de rederij naar de loodsen. Er lopen onderzoeken vanuit meerdere invalshoeken. De federale overheid, directoraat-generaal Maritiem Vervoer, heeft naar aanleiding van de aanvaring een onafhankelijke onderzoeker aangesteld van de federale instantie voor onderzoek van scheepvaartongevallen (FOSO). Dit past binnen de FOSO-verplichtingen. Door deze onafhankelijke onderzoeker werden de loodsen al verhoord.

De belanghebbenden van de ms Flinterstar hebben via de rechtbank van koophandel Brugge een gerechtsdeskundige aangesteld om de oorzaak en de omstandigheden van de aanvaring te onderzoeken. Dit gaat over de aansprakelijkheidsdiscussie die voor hen heel relevant is.

Tot slot werden er door de scheepvaartpolitie verhoren afgenomen van een aantal personen. De loodsen werden hierbij (nog) niet verhoord. Alle onderzoeken lopen nog, waardoor het voorbarig is om nu reeds conclusies te trekken.

Ik wacht hiervoor op de verslaggeving en de stappen die het parket al dan niet onderneemt.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik heb hier niet zoveel aan toe te voegen, alleen dat de bedragen die u hier noemt, fenomenaal hoog zijn. Daar schrik ik toch even van. Toch bedankt voor uw tekst en uitleg.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.