C171 – OPE21

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2007-2008

11 maart 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de implementatie van een slimme kilometerheffing 1

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte score van de autosnelwegen inzake verkeersveiligheid 5

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verminderen van de CO_2-uitstoot van hotels 10

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de implementatie van een slimme kilometerheffing

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, ik besef terdege dat er ter zake op 27 februari een actuele vraag is gesteld in de plenaire vergadering. Het lijkt wat vreemd dat er nu opnieuw een vraag komt, maar er hebben een aantal ontwikkelingen plaatsgevonden in het kader van de Waals-Nederlandse samenwerking. Ook is er het standpunt dat Brussel heeft ingenomen. Mijnheer de voorzitter, ik dank u dus voor het feit dat we deze vraag opnieuw kunnen stellen en zo een update kunnen krijgen over de keuze van de Vlaamse Regering. Die heeft immers nogal wat implicaties, niet alleen voor het vrachtwagenverkeer, maar misschien ook voor de personenwagens.

Eerder werden er al vragen gesteld over de stand van zaken, naar aanleiding van het overleg dat met Nederland heeft plaatsgevonden. Mijnheer de minister-president, u hebt daar in de plenaire vergadering verslag van uitgebracht. Twee weken geleden, op donderdag 21 februari vond opnieuw een dergelijk overleg plaats. De boodschap was nieuw. Waar de Vlaamse Regering een slimme kilometerheffing tot nu toe steeds beperkte tot goederentransport vanaf 2011 of 2012 – want de Nederlanders schijnen nu ook te sputteren – was dat niet langer het geval. Ik citeer een lokale krant van Antwerpen, namelijk de Gazet van Antwerpen: "De Nederlandse regering wil vanaf 2015 het rekeningrijden ook voor personenauto's invoeren. Kris Peeters zei gisteren dat dit een beslissing voor de volgende Vlaamse Regering is, maar 'dat het in de sterren geschreven staat dat dit ook in Vlaanderen zal worden ingevoerd'." Minister Van Brempt liet de dag erna meteen weten in De Morgen dat "de invoering van een kilometerheffing voor personenwagens in Vlaanderen niet aan de orde is". Ik citeer dus uit kranten. Ik heb geen persmededelingen ter zake.

Mijnheer de minister-president, volgens De Tijd van 22 februari 2008 is er sprake van een kilometerheffing voor personenwagens vanaf 2012. Volgens onder meer Gazet Van Antwerpen, ook van 22 februari 2008, zou die heffing er komen vanaf 2015. Nog volgens de berichtgeving zouden technische problemen een invoering in 2011 mogelijk in de weg staan. Over welke moeilijkheden gaat het hier en wat is de geplande timing voor vrachtwagens en voor personenwagens?

Eerder antwoordde u tijdens de vergadering van de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie van 29 januari 2008 het volgende: "De ervaring met het Duitse systeem nemen we mee. We kunnen er veel uit leren." Dan gaat het over de invoering van de Maut voor het vrachtwagenverkeer. Ik citeer verder: "Het beste zou natuurlijk zijn dat in heel Europa eenzelfde benadering, eenzelfde systeem wordt ingevoerd, maar als we daarop moeten wachten, zijn we nog verder van huis. Laten we dit maximaal in Benelux-verband invoeren, rekening houdend met de ervaring die men heeft in Duitsland." Zijn reeds initiatieven genomen om het Duitse systeem te bestuderen? Zo neen, wanneer zal dit gebeuren? Zo ja, welke elementen daarvan zijn bruikbaar? De Duitsers hebben meer dan voldoende ervaring opgedaan met de invoering. Alle sterktes en zwaktes van het project kunnen dus probleemloos worden afgeleid uit het Duitse systeem.

De minister verklaarde tijdens de voornoemde commissievergadering dat hij zijn Waalse collega, minister-president Demotte, zou spreken over de geplande invoering van het Waalse wegenvignet. Heeft dit overleg al plaatsgevonden? Zo ja, met welk resultaat? Zo neen, wanneer is dit overleg gepland? Met welke boodschap zult u uw collega tegemoettreden? Ondertussen heeft minister-president Demotte, in navolging van u, een bezoek gebracht aan minister-president Balkenende. Hij heeft toen uitspraken gedaan die toch weer een ander licht werpen op het hele verhaal. Dat is eigenlijk een heel boeiende ontwikkeling.

In Nederland is advies ingewonnen bij het College bescherming persoonsgegevens, afgekort CBP, vanuit het oogpunt van een adequate bescherming van persoonsgegevens bij de invoering van een kilometerheffing. Dat is van belang. Zo kennen we de Nederlanders. Heeft de Vlaamse Regering al een gelijkaardig advies ingewonnen, in dit geval bij de Commissie voor de bescherming van de persoonlijke levenssfeer? We moeten immers vermijden dat deze commissie naderhand oordeelt dat dit systeem niet kan worden ingevoerd. Wat is de stand van zaken met betrekking tot dit punt?

Het zat eraan te komen: de Brusselse regering heeft nu blijkbaar ook de knoop doorgehakt. Ze heeft een studie besteld over de mogelijke invoering van het rekeningrijden over vier à vijf jaar. Brussels minister van Leefmilieu Huytebroeck, van ECOLO, wil het systeem in 2013 invoeren. Heeft de Brusselse regering dit voornemen meegedeeld aan de Vlaamse Regering, bijvoor-

beeld op het eerdere overleg op 15 en 16 januari? Zo neen, zal de Vlaamse Regering hierover contact opnemen met de Brusselse collega's? Is het niet zinvoller dergelijke studieopdrachten samen met de Nederlandse, de Brusselse en eventueel de Waalse regering te bestellen? Zijn in die zin afspraken gemaakt op het intra-Belgische overleg en/of het overleg met Nederland? Mijn laatste vraag betreft de timing voor de kilometerheffing voor vrachtwagens en eventueel personenvoertuigen. Met welk mandaat en welke boodschap kunnen afspraken worden gemaakt met de Nederlandse regering als het gaat over een "beslissing voor de volgende Vlaamse Regering"?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, geachte leden, zoals u allen weet, heeft onze fractie zich ook al herhaaldelijk laten horen wat dit dossier betreft. Ik wil er opnieuw aan herinneren dat het voor ons cruciaal blijft dat de betaalde lasten niet stijgen. Er moeten dus compensaties worden gezocht, hoewel ze zo niet mogen worden genoemd, mijnheer de voorzitter. Er moeten manieren worden gevonden om dit voor de Belgische gebruiker, of toch zeker voor de Vlaamse, kostenneutraal te houden.

De vraag van de heer Peumans is terecht. Aansluitend heb ik nog twee vragen. Tijdens de plenaire zitting had ik u al gevraagd hoe het zit met de contacten met de Brusselse regering naar aanleiding van de uitspraken van minister Huytebroeck van ECOLO over de mogelijke invoering van een Brussels systeem. Ze heeft geen blad voor de mond genomen. Ze heeft verklaard dat wat Vlaanderen doet en wat voortvloeit uit de onderhandelingen met Nederland, haar koud laat. Als het niet onderhandelt met Brussel, mag Vlaanderen gerust weten dat Brussel tegen 2013 ook een systeem van rekeningrijden wil invoeren. Dat zal zonder of met Vlaanderen gebeuren. Hebt u al overleg gepleegd met die Brusselse collega's? Zo ja, wat was de uitkomst daarvan?

Als er in eerste instantie een systeem voor vrachtwagens en in tweede instantie een systeem voor personenvervoer komt, dan rijst natuurlijk de vraag wat precies dat systeem zal inhouden. Ik heb in het verleden vastgesteld dat uw collega, minister Van Brempt, nogal eenzijdig resoluut de kaart trekt van het Duitse tolsysteem, zonder de diverse systemen te vergelijken.

De overheid moet met een duidelijke visie naar buiten komen over een vorm van rekeningrijden. De Vlaamse Regering moet niet zonder een studie of het nagaan van alle alternatieven zomaar de kaart trekken van één bepaald systeem, ook zonder dat er een aanbestedingsprocedure aan is voorafgegaan. Ik heb die vraag ook aan minister Van Brempt gesteld via een schriftelijke vraag naar aanleiding van de begrotingsbespreking, maar ik heb daar nog geen antwoord op gekregen. Ik wacht er nochtans al een aantal maanden op.

De voorzitter: De heer Delva heeft het woord.

De heer Paul Delva: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vraag van de heer Peumans, vooral wat betreft Brussel. Daar is het vraagstuk van het rekeningrijden heel actueel en veroorzaakt heel wat discussie. Het lijkt me opportuun dat de verschillende gewesten elkaar op zijn minst op de hoogte houden van de stand van zaken van de projecten. In welke mate is dit gebeurd?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, het valt me op dat partijen die in de Brusselse regering vertegenwoordigd zijn, in dit parlement komen vragen wat die regering nu precies heeft beslist. Ik vind dat een eigenaardige gang van zaken.

Ik sluit me volledig aan bij de vraag om uitleg van de heer Peumans. Zijn vragen zijn terecht, met dien verstande dat de uitbreiding van de slimme kilometerheffing naar personenwagens de logica zelve is. Ik begrijp de verkrampte houding van minister Van Brempt niet om dergelijke kilometerheffing te beperken tot vrachtwagens. Praktisch het volledige middenveld, waar ze zich vaak op beroept, zoals de Bond Beter Leefmilieu en organisaties die zich met duurzame mobiliteit bezighouden, verkondigt de stelling dat een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en personenwagens het meest relevante middel is om onze doelstellingen te realiseren. Het is het meest kostenefficiënte, het meest ecologische en het meest sociale systeem. Daarom moet het van in het begin klaar en duidelijk zijn dat ook personenwagens op termijn mee zullen worden opgenomen. Desnoods komt er een gefaseerde aanpak, met eerst vrachtwagens, waaruit dan geleerd kan worden.

Het is ook logisch dat dit allemaal zo veel mogelijk in Benelux-verband gebeurt. Daarom onderschrijf ik de vraag van de heer Peumans inzake het overleg. Ik bedoel dan niet enkel overleg om tot een gezamenlijke invoering te komen, maar ook overleg om tot een gezamenlijke ontwikkeling van het systeem te komen. Zowel de studies, de evaluaties als de technische voorbereidingen moeten samen gebeuren. Mijnheer de minister-president, ik begrijp dat u daar de laatste tijd werk van aan het maken bent. Ik hoop dat dit een positieve evolutie zal kennen en dat we binnenkort binnen de Benelux tot een eenvormig systeem van de ecologische, gemoduleerde slimme kilometerheffing zullen komen, zowel voor vrachtwagens als voor personenwagens.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me aan bij de vraag om uitleg van de heer Peumans. Ik deel de mening van de heer Glorieux dat in de iets verdere toekomst een veralgemeende slimme kilometerheffing de oplossing is. Ik wil me nu beperken tot een vraag over de regeringsbeslissing waarin geen sprake is van personenvervoer maar enkel van vrachtwagens. Daarin staat dat de concurrentiepositie van de wegtransporteurs niet mag worden aangetast bij de invoering van een slimme kilometerheffing. Op welke manier zou die concurrentiepositie kunnen worden verzwakt? Tijdens een hoorzitting met een vertegenwoordiger van het Duitse Toll Collect is gevraagd op welke manier de Duitse wegtransporteurs zijn gecompenseerd. Hij antwoordde dat dit niet is gebeurd omdat het helemaal niet nodig is. Als een slimme kilometerheffing moet worden betaald door alle weggebruikers, dus zowel binnenlandse als buitenlandse, dan komt de relatieve concurrentiepositie van de eigen transportsector niet in het gedrang.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik ga ervan uit dat het niet de laatste keer is dat we het over dit belangrijk dossier zullen hebben. Er is terecht verwezen naar de plenaire vergadering van vorige week waar al een aantal vragen zijn gesteld. Ik herhaal dat me als minister-president is opgedragen om ervoor te zorgen dat we dit dossier maximaal in Benelux-verband kunnen behandelen: dus samen met Brussel, Wallonië, Nederland en Luxemburg. De vakministers, mevrouw Van Brempt en de heer Van Mechelen, hebben in dezen belangrijke bevoegdheden en verantwoordelijkheden. Ik zou dan ook niet graag voor mijn beurt spreken of antwoorden in hun plaats. Het is wel belangrijk dat er over de techniciteit verder overleg wordt gepleegd en dat er binnen de regering verdere stappen worden gezet.

Ik wil alles in het werk stellen om de taak die me is toevertrouwd, te realiseren. De Vlaamse Regering heeft dit ook nadrukkelijk naar voren geschoven. Mijnheer Peumans, de timing voor vrachtwagens is 2011. Er is een ambtelijke werkgroep die verslag heeft uitgebracht aan de Vlaamse Regering. Die mikt ook naar eind 2011. Dat is het doel voor vrachtwagens. Na mijn bezoek aan minister-president Balkenende was ik verheugd dat ook Nederland dezelfde timing hanteert. Na het bezoek van Waals minister-president Demotte aan Nederland is ook duidelijk geworden dat Wallonië dezelfde timing en slimme kilometerheffing vooropstelt. Wallonië onderzoekt of het intussen nog iets onderneemt. Het is belangrijk dat ook Wallonië, waar eerst wat aarzeling was, meedoet.

Mijnheer Peumans, ik heb in een interview met de Gazet van Antwerpen inderdaad in de sterren gekeken. Soms is het beter te turen in de mist, dan te staren naar de navel. Dat is een wijs spreekwoord, dat niet van mij komt. Ik heb daar ook uitdrukkelijk vermeld dat de Vlaamse Regering geen beslissing heeft genomen inzake personenwagens, maar dat het onafwendbaar is. Ik herinner me het debat in de plenaire zitting, waar de heer Martens zei dat hij ook voor een verstandige slimme kilometerheffing is. Ik ga ervan uit dat we daarover verder kunnen discussiëren. Ikzelf heb daar gezegd dat we enerzijds met de slimme kilometerheffing bezig zijn, en anderzijds met de hervorming van de autofiscaliteit. De heer Martens sluit zich ook aan bij een nieuwe aanpak van personenwagens. Ook minister Van Brempt heeft duidelijk herhaald dat de Vlaamse Regering daarover geen beslissing heeft genomen. Het debat over wat we met de personenwagens zullen doen, is open.

We moeten nog belangrijke technische en juridische keuzes maken. De ambtelijke werkgroep heeft al heel wat materiaal bijeen gebracht. We zullen daarover verdere stappen ondernemen in Benelux-verband. Het ziet er steeds meer naar uit dat dit als heel positief wordt ervaren.

Op Europees niveau is er een interoperabiliteitsrichtlijn voor tolsystemen, dat alle lidstaten verplicht om zich aan bepaalde technische vereisten te houden. De richtlijn laat slechts drie technologieën toe: satellietnavigatie of GPS; GSM-GPRS (General Radio Packet Service) en 1.8 GHz frequentiegolven of DSRC (Dedicated Short Range Communication). Indien apparatuur wordt ingebouwd in het voertuig, dan moet die dus compatibel zijn met elk van de drie technologieën. Europa wil immers vermijden dat men voor elke lidstaat een aparte OBU (On-Board Unit) moet hebben, wat ertoe zou leiden dat men 27 verschillende systemen zou moeten inbouwen.

Het Duitse systeem werkt op een combinatie van GPS en GSM. Satellic, een dochteronderneming van het Duitse T-Mobile en operator van het Duitse Mautsysteem heeft op 29 februari jongstleden een demonstratie van deze technologie gegeven. In eenvoudige termen voorgesteld, functioneert het systeem van Satellic in vier stappen. Ten eerste wordt de afgelegde weg geregistreerd door het GPS-systeem. Ten tweede berekent de OBU op basis van de ingestelde parameters het te betalen bedrag. Ten derde wordt door het GSM-systeem op geregelde tijdstippen een SMS gestuurd naar de backoffice met de geregistreerde gegevens. Ten slotte verwerkt de backoffice de gegevens en wordt de weggebruiker gefactureerd. Over de technische details kan een technisch onderlegd persoon een demonstratie geven.

ITS Belgium heeft voor Vlaanderen de technologische mogelijkheden van naderbij bekeken. Ook voor ons gewest zou een systeem gebaseerd op GPS-GSM aangewezen zijn. Daarnaast werden reeds studies besteld om de effecten van een kilometerheffing op de mobiliteit te bestuderen bij enerzijds het Verkeerscentrum

Vlaanderen en anderzijds bij Transport & Mobility, een onderzoekscentrum van de K.U.Leuven. Hierbij werd onder meer gevraagd om de mobiliteitseffecten van een kilometerheffing voor Vlaanderen te simuleren op basis van de Duitse tarieven.

In de loop van 2008 worden er nog bijkomende studies besteld om die resultaten te verfijnen. Er zijn dus heel wat technische elementen. Er zijn de drie door Europa toegelaten technologieën, de studies ter zake en de ervaringen die we daarmee hebben.

Dit heeft nog een lange weg af te leggen. De volgende mijlpaal is 18 maart 2008. Nu weet ik dat, telkens ik een vergadering aankondig, ik daar vragen over zal krijgen. Dat zal nu niet anders zijn. Op 18 maart vindt er een nieuw overleg tussen Vlaanderen, Wallonië en Brussel plaats, op mijn kabinet. Dan zullen we opnieuw bekijken waar we staan. Nogmaals, Nederland staat nu al verder dan voor het bezoek aan Balkenende. Het probleem van Brussel is hier ook aangehaald. De officiële beslissing van de Brusselse regering met betrekking tot wegbeprijzing die me bekend is, dateert van 31 januari 2008. Met die beslissing bevestigt ze haar interesse voor het concept van de kilometerheffing. Mijnheer Delva, ik ga ervan uit dat we dit op 18 maart voort zullen bekijken. Er zijn momenteel geen gezamenlijke studies gepland, maar die zijn natuurlijk niet uitgesloten.

Mijnheer Peumans, het klopt dat de wet met betrekking tot de bescherming van de persoonlijke levenssfeer inderdaad bepaalt dat de Vlaamse Regering – of zelfs het Vlaams Parlement, mocht de regering in gebreke blijven – een gemotiveerd advies kan aanvragen bij de privacycommissie. Als die teksten wat concreter vorm krijgen, zullen we natuurlijk adviezen inwinnen. Met betrekking tot de privacy wil ik beklemtonen dat men in Duitsland deze problematiek blijkbaar zonder problemen heeft opgelost. Men kan misschien tegenwerpen dat privacy daar een andere invulling heeft gekregen. Ik zou willen benadrukken dat in het Duitse systeem de voertuigen niet constant per gsm in verbinding staan met de backoffice, dit zowel om privacyredenen als omwille van de kostprijs. In sommige gevallen snijdt dat laatste nog meer hout. In het Duitse systeem kan de OBU zo worden ingesteld dat ze per ingestelde tijdspanne of per schijf van een bepaald geconsumeerd bedrag een datasms stuurt naar de backoffice.

Aan mevrouw De Ridder en de heer Vandenbroucke wil ik zeggen dat in de beslissing van de Vlaamse Regering over de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens uitdrukkelijk is opgenomen dat onze logistieke sector geen concurrentienadeel mag ondervinden. Tijdens de plenaire vergadering heb ik dat ook letterlijk voorgelezen. We zullen dat voort bekijken en overleg plegen met de sector over de vraag wat dat betekent. Zoals steeds wanneer de Vlaamse Regering een beslissing neemt, zal dat weloverwogen gebeuren. We zullen dat mee in overweging nemen. Het is helemaal niet onze bedoeling om de lasten te verhogen.

We zullen dit dus nakijken wat de vrachtwagens betreft, maar ook voor de personenwagens, met de hervorming van de autofiscaliteit of andere elementen. Dat betekent dat er een volledige herziening moet zijn van een aantal fiscale materies ter zake, zodat er geen aanleiding is tot een belastingverhoging. Nu zijn er qua autofiscaliteit bijvoorbeeld de fiscale pk's. Als dit wordt omgevormd tot een ecoscore of een andere maatstaf, dan is er sprake van een andere belasting voor milieuonvriendelijke wagens, die meestal veel pk's hebben.

Het is echter niet de bedoeling om hier een extra belasting in te voeren en de gebruikers van wagens als melkkoe – en volgens sommigen nog meer als melkkoe – te gebruiken. Dat hebt u terecht gesteld, mevrouw De Ridder. Wel moet er rekening worden gehouden met de milieuproblematiek en de fileproblematiek. Daar moet een andere beprijzing tegenover worden gesteld. De heer Glorieux pleit daar al jaren voor, en het gebeurt ook.

Mevrouw De Ridder, wat datgene betreft waar u al maanden op wacht, ik zal minister Van Brempt eraan herinneren dat u me de vraag hebt gesteld en haar vragen daar zo snel mogelijk op te antwoorden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord.

Het standpunt van de Waalse regering lijkt me een beetje blabla. Ik denk niet dat ze van plan zijn op de ene of andere wijze een vignet in te voeren. Willen ze dat doen, dan moeten ze iets doen met dat verdrag over het eurovignet, tenzij ze die vrachtwagens tweemaal gaan belasten. Minister-president Demotte is over het algemeen een zeer nuchter man in zijn uitspraken, in tegenstelling tot de minister van Openbare Werken. Ik ga er dus van uit dat ze dat wel zeggen, maar het niet zo bedoelen. Ik veronderstel dat Wallonië nu, om het bij de termen van de huidige politieke ontwikkelingen te houden, een bocht heeft genomen en gezamenlijk aan dat project wil werken.

Wat de personenwagens betreft, is het de vraag wat de twee andere gewesten ter zake in hun schild voeren. Vlaanderen moet tijdig een beslissing nemen, zodat die keuze met betrekking tot personenwagens tijdig kan worden ingevoerd. Minister Huytebroeck verklaart dat Brussel dat systeem wil invoeren in 2013. Zijn dat dan gratuite verklaringen? Is dat ergens op gebaseerd? Dat is van belang, want als Brussel beslist dat het 2013 zal worden, en Wallonië houdt het op 2012 en Vlaanderen op 2016, dan zijn we met iets heel merkwaardigs bezig.

Ik ben het eens met mevrouw De Ridder over het concurrentievoordeel van de invoering. Ik verwijs nogmaals naar de uitspraken die minister Eurlings heeft gedaan in brieven aan de Tweede Kamer. Hij heeft het daarin over de betere uitgangspunten qua concurrentie die de Nederlandse havens zouden hebben als het gaat over de bereikbaarheid. U kent het verhaal van de E313. Er is de toenemende onbereikbaarheid van de haven van Antwerpen. Een van de beweegredenen van minister Eurlings voor het invoeren van de kilometerheffing voor vrachtwagens en wagens, is dat dit een concurrentievoordeel zou opleveren ten opzichte van Vlaanderen. Dat heeft hij eigenlijk heel duidelijk gezegd. We hebben er dus alle belang bij om ons wagonnetje ofwel bij de ene ofwel bij de andere aan te koppelen. Als Nederland voor de invoering van de kilometerheffing voor personenwagens kiest, moet Vlaanderen in staat zijn om daar gelijktijdig mee te beginnen.

Minister-president Kris Peeters: Wat die bocht betreft, bochten zijn zeker voor Openbare Werken interessant. Het is belangrijk dat onze Waalse collega's, met minister-president Demotte, zich nu heel duidelijk hebben uitgesproken voor een slimme kilometerheffing samen met Nederland en Vlaanderen. Ik ga ervan uit dat de rest ook binnen de Waalse overheid kan worden opgehelderd en besproken.

Als ik me niet vergis, hanteert Nederland een tijdshorizon van 2015 voor de personenwagens. Ik ga ervan uit dat de volgende Vlaamse Regering, die ten vroegste op 15 juni 2009 van start gaat, nog tijd genoeg heeft om ter zake een beslissing te nemen, die op te nemen in het regeerakkoord en al dan niet duidelijk stappen voorwaarts te zetten. Nogmaals, deze regering heeft daar geen beslissing over genomen. U suggereert dat we te laat zouden komen. Dat lijkt me niet het geval te zijn, want voor Nederland moet dit in 2015 gebeuren.

Wat Brussel betreft, ga ik ervan uit dat dit overleg van 18 maart zal plaatsvinden. Dan zullen we kunnen kijken wat Brussel ter zake van plan is. Willen we immers voor vrachtwagens de slimme kilometerheffing invoeren, dan moeten we gezamenlijk een beslissing nemen over het eurovignet. Iedereen zal dan op dezelfde golflengte moeten zitten.

Ik ben er een grote voorstander van om dat maximaal gemeenschappelijk te doen en voort uit te werken. Ik heb daartoe al heel wat inspanningen gedaan, samen met mijn collega's. Ik hoop dat ook op parlementair niveau de juiste signalen worden gegeven tegenover Wallonië, Brussel, Nederland en Luxemburg.

Er is altijd een vrij scherpe concurrentie geweest tussen bijvoorbeeld de haven van Antwerpen en die van Rotterdam. Zij hebben met de Maasvlakte natuurlijk een wat andere situatie als het erover gaat dit te organiseren. Het argument van minister Eurlings, zoals u het aanhaalt, kan echter ook worden omgekeerd. Een aantal havens in Duitsland, zoals Hamburg, hebben geleden onder de Maut: precies door die tolheffing zijn immers een aantal goederenstromen verlegd. Ook heeft Duitsland de evaluatie gemaakt dat de Maut, zoals die nu is ingevoerd, onvoldoende milieueffecten heeft. We kunnen dus leren van Duitsland. Minister Eurlings heeft er alle belang bij dit samen met ons in te voeren. Als hij te snel gaat, dan zal het effect op de haven van Rotterdam in het voordeel van Antwerpen zijn, als wij het systeem later invoeren. Dan zullen er immers een aantal goederenstromen worden omgeleid naar Antwerpen. Ik ga ervan uit dat Nederland dat inziet. Wij doen dat trouwens ook: wij willen dat niet sneller doen dan Antwerpen, maar met een goed tempo, met een duidelijke en realistische timing. Tot nader order lijkt 2011 zo'n tijdshorizon.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de slechte score van de autosnelwegen inzake verkeersveiligheid

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte leden, ik heb een vraag over de onveiligheid op onze autosnelwegen. In principe zouden dat de veiligste wegen moeten zijn die we hebben, omdat ze eigenlijk alleen maar ontworpen zijn om er rechtdoor op te rijden. Er zijn geen kruispunten, er zijn geen fietsers of overstekende voetgangers. Iedereen rijdt er in principe met dezelfde snelheid: iedereen volgt elkaar dus en kruist elkaar niet.

De cijfers bewijzen ook dat het in principe de veiligste wegen zijn. Van alle afgelegde kilometers wordt 25 percent gereden op die wegen, en toch bedraagt het aandeel van de verkeersslachtoffers op autosnelwegen slechts 8 percent. Toch blijft het aantal doden op Europese snelwegen erg hoog, namelijk 3200 doden. Uit een studie van de European Transport Safety Council blijkt dat de veiligheid op de snelweg sterk varieert van land tot land.

En nu komen we er. De veiligste snelwegen van Europa liggen niet bij ons, maar wel in Zwitserland, Denemarken, Nederland en het Verenigd Koninkrijk. In die vier landen vallen minder dan twee dodelijke slachtoffers per miljard afgelegde kilometers. De minst veilige snelwegen liggen in Slovenië en Hongarije. Wij zijn

alweer bij de slechte leerlingen, met bijna vijf doden per miljard kilometer. Dat is dus meer dan dubbel zoveel dan de veilige landen. Het is bovendien opvallend dat ons land achterop blijft bij de buurlanden. Ik kan nog aannemen dat we slechter scoren dan Zweden, maar landen met een vergelijkbaar wegennet als Frankrijk, Duitsland en Nederland doen het een stuk beter.

De verkeersveiligheidsbarometer van de vorige minister van Verkeer leert ons dat voor de Vlaamse autosnelwegen de cijfers echt niet schitterend zijn. In augustus steeg het aantal doden met 10,14 percent ten opzichte van augustus van het jaar voordien. In september was er een kleine daling. Sindsdien is de nieuwe verkeersveiligheidsbarometer uit. Die geeft voor het hele jaar een stijging van het aantal doden met 6,3 percent. Dat is dus niet meer maand per maand. Het is de vergelijking tussen 2006 en 2007.

Ik heb dan ook enkele vragen over die onveilige toestand op onze autosnelwegen. Mevrouw de minister, wat vindt u van het feit dat onze Vlaamse autosnelwegen zo slecht scoren inzake verkeersveiligheid? Hoe zit het met de veiligheidsvoorzieningen voor motorrijders, met de vangplanken voor motorrijders? Zijn er criteria om die te plaatsen op autosnelwegen? In hoeveel vangplanken is er voorzien, hoeveel zijn er geplaatst en hoeveel zijn er gepland voor 2008? Heeft de verkeersonveiligheid te maken met eventueel slecht onderhoud? Daar zullen we straks nog op terugkomen, met betrekking tot een voorstel van resolutie.

Hoe zit het met de structurele inspectie van die autosnelwegen? Gebeurt die? Wordt dat in een soort tabel bijgehouden, zodat we een evolutie kunnen zien met betrekking tot het onderhoud en de veiligheid van die wegen? Zijn daar de jongste vijf jaar conclusies uit getrokken? Bestaan dergelijke gegevens ook voor niet-autosnelwegen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dit debat hadden we eigenlijk vorige week kunnen voeren, naar aanleiding van onze uitgebreide bespreking van het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen met minister Van Brempt. Ik wil daarom nogmaals stellen dat ik betreur dat die bevoegdheden zo verdeeld zijn over twee ministers. Dat maakt dat er telkens sprake is van dubbel werk, en soms is het ook onduidelijk wie voor wat bevoegd is en hoe dit voort moet worden uitgevoerd.

Bij de bespreking van vorige week heb ik een opmerking gemaakt. Mijnheer Koninckx, u herinnert zich nog wel dat het plan zich te veel toespitste op zachte maatregelen. Ik had het toen over infrastructuurmaatregelen, die naar mijn gevoel te veel ontbreken. U geeft dat vandaag eigenlijk ook aan met uw vraag. U hebt ook vragen over het structurele onderhoud van de wegen. Dat toont aan dat er daarover te weinig staat in het Verkeersveiligheidsplan.

Mevrouw de minister, daarom heb ik ook een vraag voor u. Het is me onduidelijk wat nu concreet uw inbreng was in dat Verkeersveiligheidsplan. Hoe bent u daarbij betrokken? Het rapport geeft bijvoorbeeld aan dat de infrastructuur in minder dan een op vijf gevallen de aanleiding is geweest voor het ongeval. Op het eerste gezicht lijkt dat niet veel. Het gaat slechts over een op vijf gevallen. Toch moeten we dit ernstig nemen. Het is toch vrij veel. We moeten durven erkennen dat de ontoereikende capaciteit van een aantal gewestwegen, zoals de E313, een van de oorzaken is van de gevoelige stijging van het aantal verkeersongevallen op gewestwegen.

Mijnheer Koninckx, u hebt zelf verwezen naar de slechte toestand van de gewestwegen. Dat zal straks opnieuw aan bod komen, bij de bespreking van het voorstel van resolutie van de heer Peeters. Het is heel belangrijk dat dit ook eens goed wordt uitgespit. Dat probleem moet nauwgezet worden gevolgd.

Mevrouw de minister, we hebben vrijdag 7 maart een heel interessant werkbezoek gebracht aan Traficon. Naar aanleiding daarvan werden een aantal maatregelen voorgesteld die zouden kunnen bijdragen tot de verkeersveiligheid. Het is me niet echt duidelijk wie nu voor wat verantwoordelijk is. De tunnelbeveiliging lijkt me zeker tot uw bevoegdheden te behoren, maar ik weet niet of dat voor de verkeerslichtenbeïnvloeding ook het geval is. We vragen dat er ter zake duidelijkheid zou worden gecreëerd. Wie zal daar het initiatief nemen? Mijnheer Koninckx, tenzij ik het toevallig niet hebt gelezen, lijkt het me immers dat in dat Verkeersveiligheidsplan en de maatregelen ter zake de verkeerslichtenbeïnvloeding, de beveiliging van tunnels en dergelijke onvoldoende zijn opgenomen als maatregelen om de veiligheid te bevorderen.

Jammer genoeg kon u niet aanwezig zijn. Het was niet duidelijk wie waarvoor bevoegd is en of dit opgenomen is in het verkeersveiligheidsplan. Ik heb het gevoel dat daar te weinig aandacht naar gaat. Wat is uw inbreng in het verkeersveiligheidsplan? Op welke manier bent u daarbij betrokken? Denkt u aan bijkomende maatregelen, zoals de invoering van verkeerslichten?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, dames en heren, het is duidelijk dat willen we de vooropgestelde doelstellingen inzake verkeersveiligheid bereiken en willen we de kloof dichten met enkele landen die beter presteren, dan zullen er nog heel wat

bijkomende inspanningen moeten worden geleverd. Het onderhoud van de wegeninfrastructuur is van levensbelang. Uit allerlei officiële publicaties blijkt dat bijna 15 percent van de verkeersongevallen in ons land te wijten is aan de slechte toestand van het wegdek. Zeker voor motorrijders is een goede staat van het wegdek van levensbelang.

Op 7 maart 2007 antwoordde toenmalig minister van Openbare Werken Peeters op mijn actuele vraag over de stijging van het aantal ongevallen op autosnelwegen: "Het is heel belangrijk om maatregelen te nemen. Als ik als minister van Openbare Werken ongevallen kan voorkomen, dan moet ik dat vandaag doen en niet overmorgen." Dat zijn uiteraard mooie woorden, maar een jaar later staan we nog niet veel verder. Mevrouw de minister, welke maatregelen zult u vandaag, en dus niet overmorgen, nemen om de verkeersveiligheid te verhogen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, de heer Koninckx heeft zich vooral gefocust op het onderhoud van de wegen en daar de verkeersveiligheid of verkeersonveiligheid aan gerelateerd. Dit zal straks zeker ook aan bod komen tijdens de bespreking van ons voorstel van resolutie.

Ongevallen hebben dikwijls een oorzakelijk verband. Er zijn meerdere parameters voorhanden die gerelateerd zijn aan ongevallen. Ik denk aan de enorme stijging van de verkeersintensiteit, de toenemende files, de filedetectiesystemen, de signalisatie, de digitalisering en het onderhoud. Als er doelstellingen worden vooropgesteld, dan moeten die voldoende 'smart' worden geformuleerd. Er is een goed verkeersveiligheidsplan. Er zijn heel wat initiatieven genomen en projecten opgezet, maar de doelstellingen worden niet voldoende hard gemaakt, niet in de tijd en niet met middelen. We kunnen daar dan ook niet op afrekenen in de tijd.

We hebben reeds van gedachten gewisseld met enkele collega's over een verkeersongevallenanalyse. Als dit zou gebeuren voor de hoofdwegen, dan kunnen de oorzakelijke verbanden in kaart worden gebracht. Op die manier kan er doeltreffend en doelgericht worden ingegrepen om de ongevallen terug te dringen. Is daar reeds werk van gemaakt? Wat mogen we daarvan verwachten in de toekomst?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik sluit me graag aan bij deze vraag om uitleg omdat deze problematiek ons allemaal ter harte gaat. Bij ongevallen hoor ik vaak op de radio spreken van spookrijders op autosnelwegen. Wat is de reden van het hoge aantal spookrijders? Ligt dit aan de chauffeurs? Vorige week bijvoorbeeld reed een Fransman met heel wat promille alcohol in zijn bloed nog aan hoge snelheid tegen de richting in. Ik kan me echter niet voorstellen dat alle spookrijders in die situatie zijn. Is dit een gevolg van een gebrekkige signalisatie? Tijdens de ongevallenanalyse is het zinvol om ook dit fenomeen van naderbij te bestuderen opdat maatregelen kunnen worden voorgesteld.

Inzake de staat van de wegen en de relatie met ongevallen is het zinvol om het effect van de zware vrachtwagens te analyseren. Wat is hun effect op de schade aan het wegdek? Hoe zit het met de controle op de ladingen? Hoe zal dit worden georganiseerd? Ook hier kan de invoering van een slimme kilometerheffing interessant zijn om de kosten van de schade die wordt aangericht voor een deel te leggen bij diegenen die ze aanrichtten.

Bij veiligheid op autosnelwegen denken we in de eerste plaats aan ongevallen die kunnen gebeuren. Zoals we echter gisteren via het nieuws vernamen, heeft veiligheid ook te maken met algemene gezondheid. Wie op de snelweg in een wagen zit, krijgt meer fijn stof binnen dan iemand die met de fiets door de Wetstraat rijdt. Ook dit is een belangrijk element in de veiligheid op de autosnelweg. Dit is een ander debat, maar zeker niet minder dringend en actueel.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik wil me ook aansluiten bij de vragen van de heer Koninckx over de onveiligheid op autosnelwegen. We hebben met een aantal commissieleden op 7 maart een bijzonder interessant bezoek gebracht aan Traficon in Wevelgem. Dat bedrijf staat aan de wereldtop inzake de ontwikkeling van dynamisch verkeersmanagement, verkeersdetectie en geleidingssystemen. Er is ons daar duidelijk gemaakt dat er nog heel wat vooruitgang kan worden gemaakt op het vlak van verkeersveiligheid door de implementatie van moderne technieken. Ik was dan ook een beetje ontgoocheld te horen dat we in Vlaanderen niet bepaald de eerste zijn om technieken die hier in Vlaanderen worden ontwikkeld, te implementeren. Op welke manier worden de evoluties door uw departement opgevolgd? Wordt dat structureel gedaan? Op basis van welke criteria wordt beslist om al dan niet over te gaan tot de implementatie van de moderne technieken? Is het mogelijk om een overzicht te krijgen van welke investeringen er gepland zijn inzake dynamisch verkeersmanagement? Dit kan uiteraard via een schriftelijke antwoord bezorgd worden aan de commissie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, ik zou eigenlijk een hele encyclopedie moeten meebrengen

naar de commissie want het start bij de snelwegen maar eindigt veel verder. Dit toont aan dat dit thema iedereen interesseert.

Inzake inrichtingsprincipes van autosnelwegen is er vrij weinig verschil tussen de verschillende Europese landen. Dit houdt in dat ook de Vlaamse autosnelwegen qua concept en uitrusting weinig verschillen van deze van andere landen, ook al presteren die snelwegen in andere Europese landen beter op het gebied van de verkeersveiligheid. Dat is het vreemde. Er zijn echter wel een paar verschillen tussen de autosnelwegen in Vlaanderen en de autosnelwegen in de meeste andere Europese landen. Door de grote bebouwingsdichtheid in omzeggens heel Vlaanderen liggen de op- en afrittencomplexen bijzonder dicht bij elkaar. Op de E313 bijvoorbeeld liggen bepaalde op- en afritten heel dicht bij elkaar, waardoor er veel weefbewegingen zijn. De op- en afritten, en vooral de zones voor de afritten en na de opritten, zijn risicoplaatsen omdat de continuïteit van de verkeersstromen er verstoord wordt door uit- en invoegend verkeer. Deze brengen meer conflicterende bewegingen met zich mee.

De Vlaamse autosnelwegen worden bijzonder intens gebruikt door vrachtvervoer. Dit beïnvloedt uiteraard ook de verkeersveiligheid.

De verkeersdrukte is bijzonder hoog op het hele Vlaamse autosnelwegennet in vergelijking met andere landen. We zijn nu eenmaal een transitland met veel doorrijdend verkeer. Enkel aan de oostelijke en westelijke uiteinden is de verkeersdichtheid iets beperkter.

De combinatie van die drie factoren is een van de voornaamste redenen waarom we zeker niet tot de koplopers van veiligheid op Europees vlak behoren.

Er zijn ook vragen gesteld over de motorrijders. Ook al kan ik zelf niet met een motor rijden, hun veiligheid draagt mijn bijzondere bekommernis weg. Er werden in het totaal al ongeveer 10.000 meter vangplanken voor motorrijders aangebracht bij de klassieke metalen vangrails. Hiermee zijn de meest risicovolle weggedeelten uitgerust – of zullen worden uitgerust. De criteria voor de plaatsing ervan zijn vastgelegd in een dienstorder. Ik zal dit dienstoorder overmaken aan de commissiesecretaris. Het soort weg, de toegelaten rijsnelheid, de bochtstraal, het soort steunpaal en de afstand van wegrand tot steunpaal zijn elementen die in rekening worden gebracht om uit te maken of een vangplank al dan niet nodig is.

Ook al zijn de meest risicovolle weggedeelten uitgerust met vangplanken, toch blijven er enkele tientallen kilometers over waar volgens het dienstorder nog vangplanken moeten worden geplaatst. Ik heb het Agentschap Wegen en Verkeer gevraagd om een oplijsting te bezorgen en een timing waarbinnen alle weggedeelten die aan de parameters voldoen, van vangplanken worden voorzien.

U weet ongetwijfeld dat we bezig zijn met de opmaak van een vademecum voor motorrijders. Dit werkstuk legt de klemtoon op de technische invulling van het wegontwerp en de infrastructuur. Er worden parameters in vastgelegd waarmee rekening moet worden gehouden bij het ontwerpen van een nieuwe weg of de herinrichting van een bestaande weg. Het werd opgemaakt door een werkgroep met zowel vertegenwoordigers van de wegbeheerders als vertegenwoordigers van de doelgroep motorrijders. Het is de bedoeling om het nog deze maand publiek te maken. Het zal niet alleen ter beschikking worden gesteld van onze eigen infrastructuurdiensten, maar ook van gemeentelijke overheden.

Er zijn heel wat vragen gesteld over het onderhoud van onze snelwegen. De toestand van de autosnelwegen wordt jaarlijks opgemeten voor vier paramaters: spoorvorming, stroefheid, langsvlakheid en structurele integriteit. Enkel de parameters stroefheid en spoorvorming hebben een directe relatie met veiligheid omdat ze de stabiliteit van een auto in het gedrang kunnen brengen. De structurele integriteit en de langsvlakheid zijn eerder comfortparameters.

Het verslag van de toestand 2007 is nog niet klaar omdat de meetgegevens nog moeten worden verwerkt. In een tabel die ook in het schriftelijk antwoord opgenomen is, zitten de resultaten van het percentage van de autosnelwegen dat beneden de aangenomen drempelwaarde scoort. Het gaat dan om de periode 2003-2006. Uit de tabel kunnen we afleiden dat in 2006 slechts 2,33 percent van de autosnelwegen niet voldeed op het vlak van de veiligheidsparameters. Dit betekent dat 97 procent van de autosnelwegen in goede staat is. Mijnheer Vandenbroucke, er bestaat dus een nauwkeurig overzicht van die stukken autosnelweg die niet voldoen aan de veiligheidsparameters. Een daarvan is het wegvak op de E17 tussen Waasmunster en Kruibeke, waar zeer binnenkort een groot onderhoud zal gebeuren. Dit zou eind dit jaar klaar moeten zijn. In de investeringsplanning wordt absolute prioriteit gegeven aan het wegwerken van de slecht scorende weggedeelten op het vlak van veiligheid.

Eind 2004 bedroeg het investeringsbudget 30 miljoen euro. We hebben eigenlijk per jaar 100 tot 120 miljoen euro nodig. We zitten nu op 80 miljoen euro investeringsbudgetten voor onderhoud. We hebben dus al een gigantische achterstand ingelopen, maar ik besef dat we nog een groot stuk in te lopen hebben. Er wordt zeker geïnvesteerd om de onveiligheid op autosnelwegen weg te werken. Ik waak erover dat de spoorvorming op zo kort mogelijke termijn wordt weggewerkt en dat er wordt gewerkt aan de veiligheid van motorrijders. Natuurlijk kunnen we niet overal tegelijk wegenwerken uitvoeren.

Mevrouw Van den Eynde, u had nog een vraag over het Verkeersveiligheidsplan. Uiteraard heeft dit verschillende

aanknopingspunten zoals met verkeerseducatie, waardoor er een link is met minister Vandenbroucke. Dit heeft rechtstreekse repercussies op mijn bevoegdheid. Binnen het domein Openbare Werken is het luik verkeersveiligheid ingebouwd, voor zover het gaat over infrastructuur langs gewestwegen. Daar zitten de autosnelwegen bij. Alle infrastructurele ingrepen worden op verkeersveiligheid getoetst. Verder zijn er heel wat modaliteiten zoals doortochtmodules om herinrichtingen te doen. Dat is een gezamenlijke bevoegdheid van mezelf en van minister Van Brempt. Hetzelfde geldt voor het flitspalenbeleid. De plaatsing, de budgettering en de locatiebepaling zijn gezamenlijke bevoegdheden van ons beiden.

Er waren ook vragen over de concrete realisatie van het Verkeersveiligheidsplan. Er moeten uiteraard uitvoeringsbesluiten worden gemaakt die dan telkens het voorwerp zullen uitmaken van een afzonderlijke beslissing van ofwel de betrokken minister ofwel van de Vlaamse Regering.

Mijnheer Huybrechts, we moeten zorgen voor voldoende budget om onze achterstand weg te werken. We zijn daar ook mee bezig. We proberen daar waar mogelijk extra budgetruimte te krijgen.

Mijnheer Peeters, u hebt gevraagd naar de verkeersongevallenanalyse. We zijn daarmee bezig. Naar aanleiding van het actualiteitsdebat over de E313 hebben we gezegd dat het belangrijk is om de oorzaken van de ongevallen te achterhalen. Een ongeval kan ontstaan omdat men een file niet op tijd opmerkt, omdat men te laat uitwijkt naar een uitrit. Ik heb daar nog geen resultaten van. Dit is in elk geval een erg belangrijk aandachtspunt. Over de oorzaken van spookrijden heb ik niet meteen een actuele stand van zaken.

Mijnheer Glorieux, u had een vraag over de lading van vrachtwagens. Onlangs is een interessant proefproject afgerond: Weigh-In-Motion, dat de lading van vrachtwagens meet terwijl ze aan het rijden zijn. De resultaten waren heel opmerkelijk. Heel wat vrachtwagens zijn overladen. Weigh-In-Motion kan precies zien waar de overlading is. Een overlading in het midden heeft minder effect op spoorvorming, dan een overlading achteraan of vooraan. Aan de hand van dat project kun je niet verbaliseren. Daarvoor is wegen op een weegbrug nodig.

Op dit moment wordt onderzocht of dit project kan worden uitgebreid naar andere locaties, met een weegbrug in de buurt en zonder vluchtmogelijkheden via een uitrit. Technisch bestaat de mogelijkheid om de gegevens door te spelen aan de wegpolitie, die de wegingen doet. Op basis daarvan kunnen we een gigantische efficiëntieverhoging van de controles realiseren. Als je systematisch de overladen vrachtwagens uit het verkeer haalt, dan wordt de efficiëntie van de controles veel hoger. Op dit moment is een onderzoek aan de gang naar de plaatsen waar die sensoren kunnen worden bevestigd.

Mijnheer Vandenbroucke, u verwijst naar moderne technieken, het dynamische verkeersmanagement. Ik deel uw enthousiasme voor die projecten. Vorig jaar hebben we 5 miljoen euro vrijgemaakt voor de dynamische verkeerssignalisatie op de E313, omdat we daar een betere doorstroming willen realiseren. De ring rond Antwerpen is min of meer afgewerkt. Er zijn ook plannen om rond Gent een zone te realiseren. Dat kan parallel lopen met de oprichting van een verkeerscentrum in de Gentse regio.

Deze zaken vragen een uitbreiding van de middelen en een bereidheid tot investeren. Waar mogelijk wordt daaraan gewerkt. We onderzoeken of we een tandje bij kunnen steken. Zonder infrastructuur kun je niet veel managen. De aanbesteding is lopende, en ik hoop dat we langs de E313 een belangrijke stap voorwaarts kunnen zetten.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, waarom zijn onze snelwegen onveiliger dan in andere landen? Het feit dat we veel op- en afritten hebben, is daar niet vreemd aan. Kunnen we niet overwegen om ter hoogte van op- en afritten een verbod op het veranderen van rijstrook te creëren, zoals dat in andere landen gebeurt? Dan zijn daar minder bewegingen, en dat kan voor meer veiligheid zorgen.

Mevrouw de minister, u sprak over de overlading en de mogelijkheden van het Weigh-In-Motion-project om de pakkans te verhogen. Ik sta daar uiteraard volledig achter. Kunt u zeggen wanneer we veel gerichter zullen controleren op overbelading? Dat is niet alleen een verkeersveiligheidsprobleem, maar ook een probleem van vroegtijdige slijtage aan ons wegennet.

Ik ondersteun de opmerking van de heer Vandenbroucke. We moeten in Vlaanderen inzetten op de technologie. We lopen nu achter, en dat kunnen we ons niet permitteren.

Aangezien de technologie in Vlaanderen aanwezig is, moeten we ervoor zorgen dat we koploper zijn. Dat heeft te maken met veel centen, maar we moeten toch een inhaalbeweging doen en mee aan de top proberen te staan.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, u sprak over het Weigh-In-Motion-proefproject. Is dat het proefproject dat op de E19 lopende was?

Minister Hilde Crevits: Ja, dat is het.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Zijn daar al concrete resultaten van? Men zou onderzoeken welke

asfaltproducten het meest voldeden. Of is dat een ander project?

Minister Hilde Crevits: In het Weigh-In-Motion-project te Ranst heeft men sensoren in de weg ingebouwd. Elke vrachtwagen die over de sensor rijdt, wordt gewogen. Men kan dus zien of er overladen wordt, en zo ja, waar die zich bevindt. Het is vrij betrouwbaar, maar niet voor 100 percent. Het kan geen basis zijn voor verbalisering, maar je kunt wel voertuigen uit het verkeer halen en wegen op een weegbrug. Het verhoogt de efficiëntie van de controles.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik heb in het verleden een vraag om uitleg gesteld aan minister-president Peeters over een proefproject over spoorvorming. Dat gaat over een ander project, denk ik. Daar werd onderzocht welk soort asfalt gevoelig was aan spoorvorming en welk niet. Wordt dat project verder opgevolgd of werd het vervangen door dit project?

Ik stel deze vraag nu omdat schriftelijke vragen soms twee maanden lopen voor we er een antwoord op krijgen.

Minister Hilde Crevits: We doen ons best om op tijd te antwoorden. Er zijn gigantisch veel schriftelijke vragen. Er is soms weinig tijd om op alles te antwoorden.

Op dit moment onderzoeken we of we langs de E313 borden op de middenberm kunnen plaatsen, gekoppeld aan een doorlopende witte lijn. Als we een vroegere aankondiging van de uitrit combineren met een inhaalverbod, dan kan dat een goed resultaat opleveren. We moeten nog onderzoeken of we de onveiligheid niet verhogen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Joke Schauvliege tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over het verminderen van de CO_2-uitstoot van hotels

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mevrouw de minister, in 2003 heeft Vlaanderen een brochure uitgegeven over energie besparen in de horeca. Die brochure is verspreid in hotels, restaurants enzovoort. Recentelijk voerde het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een studie uit in samenwerking met Horeca Brussel naar mogelijkheden om het elektriciteits- en brandstofverbruik in de Brusselse hotels te beperken en de CO_2-uitstoot te verminderen.

De studie deed een doorlichting in 50 van de 160 hotels die lid zijn van Horeca Brussel. Dat werd gefinancierd door de Brusselse minister Huytebroeck van Leefmilieu. Uit de resultaten van die studie blijkt dat er nog veel energiebesparingen mogelijk zijn. Men spreekt over de mogelijkheid om jaarlijks 5800 ton minder CO_2-uitstoot te hebben in de Brusselse lucht. Er staan ook specifieke aanbevelingen in de studie, over hoe hotels energie kunnen besparen door betere isolatie, ventilatie, airconditioning, maar ook automatisch doven van verlichting in gemeenschappelijke gangen en zalen.

In Brussel werden heel wat maatregelen genomen. Er zijn energiefacilitatoren voor de tertiaire sector, premies, audits enzovoort. Mevrouw de minister, kan dit ook in Vlaanderen gebeuren? Als we de 5800 ton van Brussel zouden omzetten naar Vlaanderen, hoeveel ton CO_2 zou Vlaanderen dan kunnen besparen? Overweegt u om in Vlaanderen zo'n studie te laten uitvoeren en ook tips te geven aan de Vlaamse hotels? Kan dat gefinancierd worden door Vlaanderen? Wat doet u momenteel inzake energiebesparende maatregelen in de horecasector? Hoeveel premies zijn er al aangevraagd voor dergelijke maatregelen? Zijn er nog andere initiatieven voor restaurant- en café-uitbaters in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Ik herinner me ook die brochure van vijf jaar geleden. Misschien is het wel zinvol om een update te maken of een nieuwe campagne te voeren voor die doelgroep. Voor energiebesparing is dat een belangrijke doelgroep. Als men in sommige hotelkamers binnenkomt, staat de tv aan. Daarop is te zien wat het hotel allemaal aanbiedt. Als de tv niet aan staat, staat hij toch in stand-by, en dat verbruikt ook energie. Als het gaat over grote hotels met tientallen kamers, dan is dat niet te verwaarlozen. We kunnen dit niet opleggen, maar een goede informatiecampagne in de horeca met stimuli kan zeker bijdragen tot een broodnodige energiebesparing.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Een fenomeen dat binnen het bestek van deze vraag valt, is het permanent verwarmde buitenterras. Ik vraag me af waarom we in Vlaanderen in winter en zomer per se buiten koffie of bier moeten kunnen drinken. Laat de seizoenen zijn wat ze zijn. Laten we aanvaarden dat we in de herfst bij regenweer en in de winter binnen moeten zitten om iets te consumeren. Permanent verwarmde buitenterrassen zijn niet nodig. Mevrouw de minister, misschien kunt u daarover ook eens iets doen. Mijn indruk is dat dit fenomeen zelfs toeneemt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Schauvliege, u vestigt de aandacht op een belangrijke doelgroep, ook voor de komende jaren. Met de CO_2-uitstoot zijn

bedrijven goed bezig, er worden veel maatregelen genomen, maar de belangrijkste uitdagingen voor de komende jaren zijn de sector transport en de uitstoot van particuliere woningen, hotels, cafés enzovoort.

Uit de Brusselse studie blijkt dat een hoteluitbater door het uitvoeren van energiebesparende maatregelen op jaarbasis 36 ton CO_2 kan vermijden. De enige vergelijkingsbasis in Vlaanderen is de jaarlijkse CO_2-reductie van energiebesparende investeringen waarvoor de hotels premies bij de netbeheerders hebben aangevraagd. Dit gemiddelde bedraagt 17 ton op jaarbasis. Er moet rekening mee worden gehouden dat een premie bij de netbeheerders meestal wordt aangevraagd voor slechts één investering. Het gemiddelde uit de Brusselse studie is gebaseerd op meerdere investeringsmogelijkheden per hotel en houdt ook rekening met besparingen ten gevolge van beheersmaatregelen. Vandaar dat het gemiddelde van 36 ton per hotel ook voor de Vlaamse hotels haalbaar lijkt.

Op basis van eenmalige premies is er al 17 ton besparing. Daarnaast gebeuren er nog investeringen waarvoor geen premie meer kan worden aangevraagd. Rekening houdend met die factoren, lijkt dit ook in Vlaanderen een haalbare kaart. Als we dit gemiddelde extrapoleren naar de hotels die aangesloten zijn bij Horeca Vlaanderen, dan komen we op een jaarlijkse CO_2-reductie van ongeveer 15.400 ton.

Inzake premies hebben we cijfers over investeringen die al gebeuren, maar het is ook nodig om te sensibiliseren. Het wijzen van de hoteluitbaters op energiebesparingsmogelijkheden is een actie die in Vlaanderen recent reeds werd uitgevoerd. Na overleg met de sector, werd aan Horeca Vlaanderen een projectsubsidie toegekend voor de indienstneming van een energieconsulent. Die consulent heeft tussen november 2005 en maart 2007 een 170-tal energiescans uitgevoerd bij de Vlaamse hotels, goed voor 40 percent van de aangesloten hotels bij Horeca Vlaanderen. De hoteluitbaters kunnen voor een gratis energiescan nog steeds beroep doen op de twee energieconsulenten bij UNIZO die door de Vlaamse Regering worden gesubsidieerd. Die consulenten moeten het hele gamma van zelfstandigen scannen.

Ook de Vlaamse hotels voeren nu al energiebesparende maatregelen uit. Ik heb weliswaar enkel zicht op die investeringen waarvoor ze bij hun netbeheerder premies hebben aangevraagd. Tussen 2004 en 2006 werden door de netbeheerders 55 premies toegekend voor diverse rationele energiegebruikstechnieken, zoals condensatieketels, superisolerende beglazing, frequentie-omvormers, dakisolatie, warmtepompen, relighting, muurisolatie, buisisolatie, hoogrendementsmotoren en zonneboilers. Het gaat dus over investeringen die betrekking hebben op het energieverbruik en de CO_2-uitstoot.

In concreto hebben de netbeheerders de taak om energiebesparing te stimuleren bij al hun eindafnemers van elektriciteit. Hotels, restaurant- en café-uitbaters hebben recht op de premies die beschikbaar zijn voor de doelgroep bedrijven. Deze premies ondersteunen allerhande investeringen die ik heb opgesomd. Ook gasgestookte procestoepassingen horen daarbij. De restaurant- en café-uitbaters kunnen, net zoals de hoteleigenaars, een beroep doen op de adviesverlening aangeboden door de twee energieconsulenten bij UNIZO die door de Vlaamse Regering worden gesubsidieerd.

Het lijkt me geen slecht idee om een nieuwe brochure te maken of de brochure te updaten. Dat staat dan echter los van de consulenten zelf. Ik geloof heel sterk in de werking van die consulenten. Een brochure blijft immers een brochure, die men al dan niet kan lezen, terwijl zo'n consulent zich naar het café, restaurant of hotel begeeft om heel concrete besparingstips te geven en te wijzen op de juiste investeringen.

Er is natuurlijk geen verplichting aan verbonden: het is een gratis scan. Zoals dat vaak het geval is, moeten mensen er eerst van overtuigd zijn dat ze dit zullen terugwinnen, dat het niet alleen een milieueffect heeft, maar ook een verbruikseffect. Dan wordt vaak de beslissing genomen.

Het is dus van groot belang dat die consulenten in de toekomst hun werk kunnen doen.

De voorzitter: Mevrouw Schauvliege heeft het woord.

Mevrouw Joke Schauvliege: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik de cijfers hoor, is er inderdaad een aanzienlijke besparing mogelijk. Het zal inderdaad zaak zijn om voldoende te sensibiliseren. Dan gaat het enerzijds over de hoteluitbaters zelf, die daar financieel voordeel uit kunnen halen. Anderzijds zouden de hotelgasten zelf misschien nog wat meer kunnen worden gesensibiliseerd. Ik heb immers de indruk dat sommige mensen, wanneer ze met vakantie gaan, alle zuinigheidsprincipes overboord gooien. Het is toch niet op mijn kosten, zo denken ze bij wijze van spreken, dus kan ik extra lang onder de douche staan. Misschien zijn er mogelijkheden om hen te sensibiliseren, door brochures, affiches of zo.

De voorzitter: Het incident is gesloten.