

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

14 oktober 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de discussie binnen de Vlaamse Regering betreffende de plaatsing van flitspalen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiele flitscontainer en een stand van zaken betreffende de flitspalen in het algemeen

Voorstel van resolutie van de heer Pieter Huybrechts betreffende de doordachte plaatsing van flitspalen

Met redenen omklede moties

1
7

Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de algemene werking van het Agentschap Wegen en Verkeer en de uitvoering van het meerjarenprogramma voor de wegen in het bijzonder
Met redenen omklede moties

7
15

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de gebrekkige afstemming van het Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt (KLIM) en het Vlaamse Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) en de noodzaak van een digitale atlas van de ondergrond

Met redenen omklede motie

15
18

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over een duurzame logistiek in Vlaanderen en het Extended Gateway concept

18

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Pieter Huybrechts tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de discussie binnen de Vlaamse Regering betreffende de plaatsing van flitspalen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiele flitscontainer en een stand van zaken betreffende de flitspalen in het algemeen

Voorstel van resolutie van de heer Pieter Huybrechts betreffende de doordachte plaatsing van flitspalen

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, mevrouw de minister, u bent samen met Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, mevrouw Van Brempt, bevoegd voor het flitspalenbeleid.

Uit een recent interview van u, mevrouw de minister, blijkt dat u, en dit in tegenstelling met de visie van minister Van Brempt, flitspalen wilt voorbehouden voor gevaarlijke plaatsen, waar het echt belangrijk is dat je de snelheid beperkt. Ik citeer u, mevrouw de minister: "Je kunt daarin prioriteiten vastleggen, en de autosnelwegen staan daar, wat mij betreft, niet bovenaan."

Bovendien bent u geen voorstander van solitaire flitspalen, welke volgens u terecht minder efficiënt zijn en aanleiding kunnen geven tot botsingen als bestuurders er plots door gaan remmen. Uw voorkeur gaat uit naar een bundeling van flitspalen per regio, die ook met een bord mogen of moeten worden aangekondigd.

Ik ben zeer verheugd dat u ons voorstel van resolutie over de doordachte plaatsing van flitspalen zeer aandachtig hebt gelezen en dat u zowaar onze standpunten en voorstellen hebt overgenomen. Maar uw visie staat wel in schril contrast met de visie van minister Van Brempt, die verklaart verbaasd te zijn over uw uitlatingen, alsook met de visie van minister Vandenbroucke, die uw uitspraken totaal misplaatst vindt.

Volgens minister Van Brempt werd in onderlinge afspraak met u beslist om extra flitspalen te plaatsen,

waarvan het merendeel solitair. Minister Van Brempt is er ook grote voorstander van om meer flitspalen op autosnelwegen te zetten. Bovendien is ze voorstander om individuele flitspalen niet aan te kondigen. Ik verwijs hiervoor naar mijn vraag om uitleg nummer 1230, behandeld in de Commissie voor Openbare Werken, Mobiliteit en Energie op 6 mei 2008. Ik citeer minister Van Brempt: "Individuele flitspalen worden best niet aangekondigd."

Is uw terechte visie over het flitspalenbeleid – die wij volledig ondersteunen – ook de visie van de volledige Vlaamse Regering?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, mijn vraag sluit aan bij de interpellatie van de heer Huybrechts. Ik heb ook het krantenartikel gelezen waarin men aankondigt dat op de E313 en de E314 in Limburg geflitst wordt of kan worden door een mobiele flitscontainer, een camera die in een bak zit die op een vuilnisbak lijkt.

Ik trap misschien een open deur in, maar de verbetering van de verkeersveiligheid en de vermindering van het aantal ongevallen is ook voor Open Vld een prioriteit. Flitspalen en sensibilisering hebben daarbij op sommige locaties zeker hun meerwaarde, want ze doen het aantal ongevallen dalen, omdat er trager en voorzigtiger wordt gereden.

We zijn echter nog steeds geen voorstander van flitsen op autostrades, en zeker niet onaangekondigd. Voor Open Vld moeten er flitspalen staan op de meest gevaarlijke punten waar men, door in te werken op het gedrag van de automobilist, het aantal ongevallen kan doen dalen. Voor alle duidelijkheid: ieder ongeval is er ook voor ons nog één te veel. Door flitspalen zichtbaar op te stellen, beweegt men chauffeurs immers net tot het aanpassen van hun snelheid. Als men de snelheid kan verlagen, dan gebeuren er minder ongevallen. Het kan dus niet dat men ongezien kan flitsen of louter boetes kan innen om een of andere staatskas te vullen.

Inmiddels vernemen we ook dat u, mevrouw de minister, zich opnieuw vragen stelt bij de genomen beslissingen en bijhorende investeringsbeslissingen over de flitspalen.

Voor Open Vld is het duidelijk: snelheidscontroles moeten gericht zijn en mogen niet enkel kwantitatief zijn, maar ook kwalitatief. Ze mogen niet gebeuren op punten waar het merendeel van de bestuurders omwille

van bijvoorbeeld de infrastructurele omkadering sowieso geflitst wordt, terwijl er geen probleem is met de verkeersveiligheid.

Als we kijken naar de probleemanalyse die in het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen wordt gemaakt, dan blijkt dat het ongevalrisico – het aantal ongevallen per miljard gereden voertuigkilometers – op autosnelwegen drie keer lager ligt dan op secundaire wegen en achttien keer lager dan op gemeentewegen. Dan stellen wij ons toch vragen bij het nut van het plaatsen van flitspalen op die locaties.

We vinden dat het bestaande aanbod van flitspalen geëvalueerd moet worden. We weten dat het op advies van politiediensten is dat ze op die locaties terechtkomen, maar dat betekent niet dat er niet kan worden bijgestuurd.

Bent u er zich van bewust dat er geen waarschuwborden worden gebruikt om de flitspalen aan te kondigen? Zo ja, wat is de reden hiervoor? Deze vraag kan ik evengoed aan minister Van Brempt stellen. Bent u het eens met de stelling dat flitspalen dienen om de veiligheid te verhogen, en hiertoe best ook aangekondigd worden?

Zullen de in het verleden getroffen beslissingen over de flitspalen en de locaties worden geëvalueerd en waar nodig bijgestuurd? Zo ja, op welke wijze zal men de locaties waar geflitst wordt, evalueren op hun doelmatigheid? Kunt u een huidige stand van zaken geven?

Het zou ook nuttig zijn om cijfermatig te motiveren waar men flitspalen plaatst langs de autosnelweg en waarop deze beslissingen gestoeld zijn.

Ik zou graag een met redenen omklede motie aankondigen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik was ook verwonderd over uw uitspraken over de flitspalen in het tijdschrift Verkeersspecialist.

U wekt de indruk dat er regeringspartners zijn die te pas en te onpas en zomaar her en der, flitspalen willen neerpoten om mensen te flitsen om ze te flitsen en zo de staatskas te spijsen. Dat is pertinent onwaar. Onze fractie heeft er altijd voor gepleit om flitspalen te zetten daar waar ze nodig zijn en waar ze effectief een bijdrage kunnen leveren aan de verkeersveiligheid.

En ja, ook op autosnelwegen moeten we werk maken van een flitspalenbeleid. De voorbije drie jaar vielen er 250 doden op de autosnelwegen. Op onze autosnelwegen is het ongevalrisico meer dan dubbel zo hoog dan

in onze buurlanden. Ik nodig de collega's uit om naar die buurlanden te gaan. Een van de redenen waarom er zo weinig doden vallen in Frankrijk en Nederland bijvoorbeeld, is dat er flitspalen staan op de autosnelwegen. Wij stellen ook vast dat er tussen 2006 en 2008 geen daling meer is genoteerd van het aantal zware ongevallen op autosnelwegen. En we weten dat een derde van het aantal ongevallen op die autosnelwegen te wijten is aan overdreven snelheid.

Mevrouw de minister, ik dacht dat we het erover eens waren – dat heeft het verleden duidelijk aangetoond – dat wat betreft het onderliggende wegennet, het plaatsen van onbemande camera's een van de maatregelen is die effectief nuttig zijn om de verkeersveiligheid te verhogen. Het aantal doden en ongevallen daalt namelijk met 27 percent op die locaties waar er camera's staan.

Mevrouw de minister, op welke locaties staan er op dit moment flitspalen of worden er gepland waar ze volgens u niet moeten staan? Waar wilt u ze afschaffen? Waar vindt u dat geplande flitspalen liever niet moeten worden geplaatst? Beschikt u over gegevens over het aantal ongevallen en de ernst ervan ten gevolge van solitaire flitspalen? U beweert dat het zelfs niet uitgesloten is dat flitspalen aanleiding geven tot bijkomende ongevallen. Ik had er graag de gegevens van gezien.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het nieuwe fenomeen van flitscontainers is blijkbaar ondertussen bekend in lokale politiezones. Onder meer in de Rupelstreek gaat men flitscontainers aanschaffen. Het is duidelijk gebleken dat de aankondiging van flitspalen eveneens een afremmend effect heeft. We moeten duidelijk zijn dat het flitspalenbeleid geen rondje Vlamingen pesten mag zijn. Ik had graag van u een duidelijke visie gekregen over de flitspalen en vooral de flitscontainers op lokaal niveau. Mevrouw De Ridder heeft er wel naar verwezen maar ze is er niet op doorgegaan.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, de flitscontainer is niet meer het laatste nieuwe snuffje, dat zijn camera's die ingewerkt zijn in de vangrails van de autosnelweg. Mevrouw de minister, hebt u weet van het bestaan van dat systeem? Overweegt u om in de toekomst ook zulke systemen bij ons toe te passen?

Flitsen hangt samen met snelheid en snelheidsovertredingen. Al jaren hebben we, terecht, een snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur op de ring rond Antwerpen. Jammer genoeg hebben we op de ring rond

Brussel, die minstens even druk bereden is, op sommige plaatsen 120 kilometer per uur, op sommige plaatsen 100 kilometer per uur, ik denk aan Waterloo, op andere plaatsen 70 en 90 kilometer per uur, ik denk aan het viaduct van Vilvoorde, en op nog andere plaatsen gewoon 90 kilometer per uur, met name in de tunnels in Tervuren. Overweegt u – ik wil u dat aanraden – om een eenvormige snelheidsbeperking van 100 kilometer per uur op de ring rond Brussel in te voeren, zoals in Antwerpen, voor de duidelijkheid en de uniformiteit, voor het goede begrip van de weggebruikers?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, in het verleden heb ik al een aantal vragen hierover gesteld aan minister Van Brempt. Het protocol van september 2004 doet een verdeling tussen u en minister Van Brempt. Ik weet niet precies hoe dat in elkaar zit, want u moet uiteindelijk betalen.

De vraag is eigenlijk altijd van de federale politie gekomen, en de heer Koninckx weet dat beter dan ik. Het kan zijn dat dat te maken heeft met het uitsparen van personeel of iets dergelijks. Er kan een heel goed motief zijn. Ik heb dus een vraag gesteld aan minister Van Brempt, en zij is een lid van de regering en de regering is een en ondeelbaar. Toen is gesteld dat men uitging van een honderdtal flitspalen. Ik citeer: “De federale politie heeft aan de wegbeheerder gevraagd om op bepaalde gevaarlijke plaatsen onbemande camera’s te plaatsen. De oorspronkelijke vraag maakte melding van een honderdtal flitspalen. De vraag was eerder een principiële vraag waarbij niet echt een specifieke beperking op het gewenste aantal werd gezet. De federale politie heeft ook plaatsen voorgesteld waarnaar de voorkeur uitgaat voor de plaatsing van onbemande camera’s.”

In dit verband heb ik een vraag waarvan ik denk dat u er nu niet meteen op kunt antwoorden. Misschien kan ik het antwoord schriftelijk krijgen. Ik heb altijd proberen te achterhalen wat de motivatie voor de plaatsing was. Ik heb er destijds een vraag over gesteld. Er is door u of door minister Peeters verwezen naar een studie in Australië, want men vond maar een studie over de relatie tussen het plaatsen van digitale camera’s op autosnelwegen en de verkeersveiligheid. Ik heb van minister Van Brempt een heel uitgebreid literatuuroverzicht gekregen van de reductie van het aantal ongevallen naar ernst van het ongeval na het plaatsen van onbemande roodlichtcamera’s. Het steunpunt Verkeersveiligheid heeft daar nogal wat onderzoek naar gedaan. Het valt niet te ontkennen dat dat effectief is. Alleen voor de autosnelwegen heb ik nooit een goede onderbouwing gezien waarom men dat vraagt. Vraagt de federale politie dat uit besparingoverwegingen, zodat men geen mensen meer op de middenberm hoeft te plaatsen? Kiest men ook voor digitale camera’s omdat er geen filmrolletjes moeten worden vervangen?

Mij interesseert vooral het volgende. Er is gesteld dat drie gegevens van belang waren voor het plaatsen van die camera’s. Ten eerste is er de verkeersonveiligheid. Ik heb die digitale camera’s al op een aantal plaatsen zien staan. Zijn dat zwarte punten op de autosnelweg? Die vraag is relevant. Ik verwijs naar de heer Vandenbroucke, die heeft gewezen op de verweving op de ring van Gent. Daar zijn lagere snelheden aangewezen omdat de kans op ongevallen groot is. Maar op een recht stuk autosnelweg? Wanneer men de controle over het stuur verliest, dan kan ik begrijpen dat men tegen de vangrail botst, vervolgens tegen de ingebouwde camera van de heer Koninckx, en dan is die nog kapot ook.

Ten tweede is er het percentage weggebruikers dat naar schatting een overtreding begaat van de reglementering die op een bepaalde plaats geldt. Die gegevens moeten van de federale politie komen als het over autosnelwegen plus een aantal ringwegen gaat, want dat wordt uitsluitend door de federale politie gecontroleerd. Zijn dat variabele plaatsen? Ik weet ondertussen wel waar de federale politie staat.

Ten derde is er de moeilijkheid om de twee voorgaande punten te remediëren via andere middelen. Dat waren de drie motieven om te opteren voor die bepaalde inplantingsplaatsen van flitspalen langs autosnelwegen.

Ik zou graag weten of die criteria zijn gehanteerd? Waarop zijn ze gebaseerd? Welke gegevens zijn daarover beschikbaar?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte leden, wie het bewuste artikel heeft gelezen, zal ook de quote gezien hebben: ‘We raken er altijd wel samen uit.’ Het is overgekomen als een heel grote polemiek, maar we raken er samen uit, en ik hoop dat dat nog eventjes zo blijft.

In mei van dit jaar hebben minister Van Brempt en ikzelf een consensus gevonden voor wat betreft het plaatsen van een hele rits onbemande camera’s. We hebben daar heel nadrukkelijk over gecommuniceerd, waarbij ook de federale politie aanwezig was en waar heel wat uitleg is gegeven over onder meer de manier van aanpakken.

We hebben toen afgesproken dat er voor handhaving in een bedrag van ruim 9 miljoen euro wordt voorzien. Ik heb hier de verdeling van dat bedrag bij me. Er is een bedrag van 4,7 miljoen euro voor roodlicht- en snelheidscamera’s. Men kan worden geflitst als men te snel rijdt, maar ook als men door het rode licht rijdt. Beide situaties kunnen bijzonder gevaarlijk zijn.

Er is ook in een kleiner bedrag voorzien voor homologaties. Voor trajectcontrole zijn er systemen waarbij

snelheid wordt gemeten op een paar punten. In plaats van te flitsen op één plaats, kijkt men naar het traject dat wordt afgelegd en de gemiddelde snelheid die wordt gevoerd over een bepaald traject. Daarvoor is in 800.000 euro voorzien. Voor de koppeling van verkeershandhavingssystemen op het netwerk is in 260.000 euro voorzien. Voor de bewaking van de flitspalen vanop afstand en de koppeling met rijstrooksignalisatie is in een bedrag voorzien alsook voor het draadloos aansturen van flitspalen en het overseinen van vaststellingen. Het heeft voordelen als men een paal zet, dan moet men geen auto meer op de berm van de autostrade zetten. Er is in een budget van 1 miljoen euro voorzien voor een systeem waarbij de tussenafstanden worden gecontroleerd op de vrachtwagens. Daar is recentelijk ook over gecommuniceerd. Ook was in 2 miljoen euro voorzien voor 'Weigh in Motion'. Van die dikke 9 miljoen euro is er dus 6 miljoen euro bestemd voor de plaatsing van snelheidscamera's.

Over de locaties waar die palen komen, hebben we een duidelijke consensus bereikt. Dat wil ik u toch klaar en duidelijk zeggen. Ik heb inderdaad de voorkeur geuit om in eerste instantie flitspalen te plaatsen waar dat het meest rendeert qua verkeersveiligheid. Met betrekking tot de reeks waarover ik het daarnet had, zijn er twintig locaties geselecteerd op het snelwegennet. Mijnheer Peumans, ik heb een document meegebracht waarin de methodiek wordt uiteengezet op basis waarvan een locatiekeuze is gemaakt. Ik kan dat hier uitdelen. Het is trouwens de eerste keer dat er een dergelijk programma wordt opgesteld voor autosnelwegen. Aan het document zult u kunnen merken dat het criterium van de veiligheid hier heel sterk doorweegt.

Daarnaast is ook afgesproken om het plaatsingsbeleid van camera's langs de gewone gewestwegen voort te zetten, maar in eerste instantie alweer op die punten die het meest renderen qua verkeersveiligheid. Dat is een keuze die moet worden gemaakt. Ik zal daar straks nog wat uitleg over geven. Het gaat dus over de zwartste punten, waar het moeilijk, zo niet onmogelijk is om door infrastructuuringrepen of iets anders verbeteringen te bewerkstelligen.

Wat de goedkeuring van de lijst van camera's betreft, weet u dat een hele reeks verstandige mensen zich daar het hoofd over breken, en dat dat eveneens de zegen moet krijgen van de Provinciale Commissie Verkeersveiligheid. De lijst met aanvragen die we hebben vanwege gemeentelijke autoriteiten of allerhande diensten om een flitspaal of onbemande camera langs gewestwegen te plaatsen, is gigantisch lang. Het is dus altijd moeilijk om een keuze te maken. Er wordt me vandaag gevraagd waarop we ons nu moeten toespitsen in de toekomst, los van het akkoord en de locaties die we al hebben gekozen. Het lijkt me belangrijk dat we in de toekomst voldoende aandacht hebben voor die punten waarbij er sprake is van een grote vraag, ook vanwege lokale besturen.

Wat het aankondigen van flitspalen op autosnelwegen betreft, meen ik dat ik als minister bevoegd voor openbare werken mijn verantwoordelijkheid moet en mag nemen om ervoor te zorgen dat een en ander zo veilig mogelijk kan gebeuren, dat bruuske remmanoeuvres worden vermeden. Er bestaat een Engelse studie, die ik niet bij me heb, die aangeeft dat plotse remmanoeuvres een kwalijk nevenverschijnsel van solitaire flitspalen langs autosnelwegen kunnen zijn. Daarom stel ik inderdaad voor een al bestaande praktijk in het buitenland over te nemen. We kennen een voorbeeldje in Gentbrugge. Daar staat zo'n paal aangekondigd. Waarom zouden we die borden niet uitbreiden langs de autosnelwegen? Ik heb het hier dus wel over de aankondiging van flitspalen op autosnelwegen: we moeten een kat een kat blijven noemen. Het is de bedoeling dat daarmee dergelijke manoeuvres worden vermeden, dat er geen verrassingseffecten zijn en dat we een rustiger beeld krijgen.

Mijnheer Huybrechts, u vroeg hoe het nu zit met het flitspalenprogramma goedgekeurd door mezelf en minister Van Brempt. Welnu, dat gaat gewoon door. We hebben allebei onze goedkeuring gegeven aan een programma voor dit jaar. Uiteraard is het de bedoeling dat dat programma wordt uitgevoerd. Over de vraag hoe het programma er voor de komende jaren uit zal zien, moeten nog afspraken worden gemaakt.

Mevrouw De Ridder, u hebt me gevraagd of ik weet dat er hier en daar geen waarschuwborden worden gebruikt. U hebt ook verwezen naar de flitscontainers. Daarbij aansluitend heeft een ander lid naar de flitsvangrails verwezen. Mevrouw De Ridder, u weet dat die flitscontainers niet tot de bevoegdheid van het Vlaamse Gewest behoren. Ze worden mobiel opgesteld. Ze maken geen onlosmakelijk deel uit van de structuur van het patrimonium van het Vlaamse Gewest. De plaatsing van vaste flitspalen is wel onze bevoegdheid. Die worden immers op ons domein geplaatst.

Voor de eerste generatie flitspalen die werden geplaatst, werd er, althans in een aantal gevallen, een bord geplaatst dat aanspoorde tot veilig verkeer. We hebben daar al wat ervaring mee opgedaan. Die vrij typische borden hadden als boodschap: "Rij voorzichtig, voor meer verkeersveiligheid." De link met die paal werd dus niet echt gelegd, maar er werd wel een bord met een zekere sensibiliserende functie geplaatst.

In diezelfde periode werden op weggedeelten waar op diverse vlakken aan intensieve handhaving werd gedaan, ook borden geplaatst die meer expliciet verwezen naar die controles. Dat is onder meer een tijdlang het geval geweest op de Brusselse ring.

Het is evident dat flitspalen uitsluitend de bedoeling kunnen en mogen hebben de verkeersveiligheid te

vergroten. Ik denk dat iedereen wat dat betreft dezelfde taal spreekt. Om het u nogmaals duidelijk te maken, in het algemeen wordt gezegd dat die verkeersveiligheid vooral wordt beïnvloed door de drie E's: engineering, education en enforcement. Samengevat gaat het dus ten eerste over een degelijke weginfrastructuur en wagens met een groot aantal veiligheidsvoorzieningen. Het aanpakken van de zwarte punten past daarin. Ten tweede gaat het over de opvoeding. Minister Van Brempt is daar zeer intens mee bezig. De derde pijler van een dergelijk beleid is de handhaving. Dat betekent uiteraard dat er onbemande camera's moeten worden geplaatst. Ik denk dat niemand dat betwist. Iedereen vindt het noodzakelijk die camera's te plaatsen, maar de vraag is natuurlijk hoe we daarmee omgaan. Een andere vraag is of het niet verstandiger is die aan te kondigen langs autosnelwegen.

Wat die eerste reeks van twintig palen langs de autosnelwegen betreft die nu is goedgekeurd, heeft het agentschap ondertussen beslist om die aan te kondigen. Uiteraard zal dat worden geëvalueerd en gevolgd, om te bekijken welke effecten dat heeft.

Ik vermoed dat het mevrouw De Ridder is geweest die me heeft gevraagd hoe we de beslissingen uit het verleden zouden evalueren en eventueel bijsturen. Mevrouw De Ridder, uiteraard is het logisch dat een evaluatie gebeurt op basis van ongevallengegevens in de nabijheid van een flitspaal. De heer Peumans heeft ter zake gewezen op een achilleshiel, namelijk dat de NIS-gegevens over de letselongevallen veel te laat beschikbaar zijn. Het is voor ons, dus zowel voor minister Van Brempt als voor mezelf, verschrikkelijk moeilijk om die te krijgen. Het is absoluut noodzakelijk dat we snel kunnen beschikken over die cijfers.

Wel kunnen we op basis van de wel beschikbare gegevens duidelijk vaststellen dat het aantal ongevallen met slachtoffers zeer sterk terugloopt ter hoogte van kruispunten met flitspalen. Het is dus duidelijk dat die primaire doelstelling van het plaatsen van die palen vandaag wel degelijk wordt bereikt. We boeken dus resultaten ter zake. Ik heb voor u het overzicht meegebracht van de methodologie die wordt gevolgd bij de plaatsing, met de gegevens op basis waarvan men komt tot een bepaalde locatievoorker. Dat lijkt me wel nuttig. Het werd ook gevraagd door twee leden. Het lijkt me interessant dat te verspreiden onder de commissieleden. Voor de geïnteresseerden heb ik ook de lijst mee met de locaties die zijn geselecteerd. Dan gaat het over de twintig locaties op de snelwegen en over de rodelicht- en gewestwegencamera's. Die zijn dus geselecteerd op basis van de parameters in het methodologisch overzicht.

De heer Peumans stelde dat de federale politie honderd flitspalen vraagt. Ik kan u melden dat er een aantal maanden geleden een akkoord werd gesloten om er twintig te plaatsen en ik kan bevestigen dat er nog zal worden gepraat over het vervolg.

De heer Koninckx stelde een vraag over de ring. Dat is een goede vraag. Ik heb er al een paar keer op geantwoord. Ik denk dat we zo snel mogelijk werk moeten maken van het dynamisch snelheidsbeheer. Dat bestaat al op de ring rond Antwerpen. De snelheid kan er geregeld worden in functie van de drukte. Ik heb gisteren nog gemerkt welk verschil dat maakt op het vlak van een vlottere doorstroming van het verkeer. Dat is onze prioriteit zodat het mogelijk wordt om ook op de Brusselse ring met een aangepast snelheidsbeheer te werken: de snelheid kan worden verlaagd wanneer het drukker is en worden verhoogd wanneer het minder druk is.

Ik hoop dat we de komende jaren een serieuze doorbraak zullen kennen. U weet dat er een serieuze investeringsbeslissing werd genomen inzake het verkeerscentrum Gent. Die zou tot gevolg hebben dat ook daar op de ring een beter en dynamisch verkeersbeleid kan worden gevoerd. Het is iets dat op al onze knooppunten gerealiseerd zou moeten worden.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, ik heb aandachtig naar uw antwoord geluisterd. Ik zou u nog twee vragen willen stellen.

Zit u nu opnieuw volledig op één lijn met minister Van Brempt voor wat de plaatsing van de flitspalen betreft? Zijn alle meningsverschillen tussen u en haar van de baan?

Ik meende begrepen te hebben dat u – waarschijnlijk in samenspraak met de minister-president – van mening was dat ook individuele flitspalen zouden moeten worden aangekondigd om de veiligheid te verhogen. Ik verheugde mij daarover, maar nu hoor ik u vertellen dat u er alleen voorstander van bent om de flitspalen op de autosnelwegen aan te kondigen. Heb ik dat juist gehoord? U stapt dus af van het idee dat individuele flitspalen moeten worden aangekondigd. Is dit misschien een toegeving aan mevrouw van Brempt?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank de minister voor haar verduidelijking. Voor alle duidelijkheid: ook ik ben verheugd over de aankondiging dat de locaties langs autosnelwegen zullen worden aangeduid, ook die van de individuele flitspalen. Dit is een belangrijke wijziging, dat blijkt uit het verslag van de vorige vraag. Minister Van Brempt antwoordde toen nog dat het opportuun was om de individuele flitspalen niet aan te kondigen. Het lijkt me evident dat dit in stedelijk gebied of langs de gewestwegen minder zal gebeuren, omdat er daar een veel grotere dichtheid aan flitspalen is. Het einde is natuurlijk zoek als we bijvoorbeeld op de Antwerpse leien een bord moeten zetten bij elke flitspaal.

Ik heb nog een vraag over de evaluatie. Ik begrijp dat de letselgegevens heel laattijdig worden bezorgd, maar

toch zou ik u willen vragen om u te engageren om ze aan deze commissie te bezorgen op het moment dat u ze krijgt in de vorm van een overzicht of evaluatie. Uiteraard mag dat schriftelijk gebeuren. Voorafgaandelijk heeft men volgens mij ook al een idee: uit bepaalde gegevens die ontvangen worden, kan al worden afgeleid of de flitspalen goed geplaatst zijn. Het lijkt me nuttig om volgend jaar de twintig locaties voor flitspalen die erbij zijn gekomen, eens te bekijken en om aan ons mee te delen welke flitspalen verplaatst worden, welke aangepast worden en welke weggehaald worden omdat ze geen effect blijken te hebben.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik wil op mijn beurt de minister bedanken voor haar uitgebreide antwoord. Het heeft me helemaal gerustgesteld, en ik kan eruit concluderen dat er geen meningsverschillen bestaan tussen de verschillende meerderheidsfracties over de opportuniteit van flitspalen op de autosnelwegen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, bedankt voor uw antwoord. Ik zal de aanvullende informatie nog eens bekijken en analyseren.

Ik verwijs nog een keer naar de schriftelijke vragen die werden gesteld onder meer inzake onze vrienden van de federale politie. In een van haar antwoorden zei minister Van Brempt: “De voorgestelde locaties van de federale politie behoren niet tot de relatief hoogst scorende qua verkeersonveiligheid.” Dit kwam uit een vraag van 29 oktober 2004.

Ik citeer ook uit een vraag van 4 mei 2005: “Punt 9. De federale politie heeft op een aantal plaatsen van het autosnelwegennet onbemande camera’s gevraagd. Deze vraag was ingegeven door het feit dat op die plaatsen bemande camera’s moeilijk op te stellen zijn. Deze plaatsen waren echter niet de meest gevaarlijke. Er was hiervoor een eerste en heel algemene gedachteswisseling met de federale politie.” Ik zou toch nog eens willen horen hoe de afweging wordt gemaakt.

Ik heb toentertijd aan de minister gevraagd welke wetenschappelijke studies worden gebruikt om te bepalen of de flitspalen op autosnelwegen effectief zijn. De minister heeft me toen één studie kunnen geven. Ze had die opgevraagd bij het Steunpunt Verkeersveiligheid. Het betrof een Australische studie over de impact van flitspalen langs ‘highways’. Het effect ervan was dat de gemiddelde snelheid er gedaald was met 2,7 kilometer per uur. De vraag is dan natuurlijk of dergelijke flitspalen langs autosnelwegen effectief zijn. De studie stelt: “Uit elders verricht onderzoek komt echter naar voren dat flitspalen opmerkelijk effectiever zijn in stedelijke

gebieden dan in landelijke gebieden.” Ik denk dat we de autosnelwegen voor een stuk kunnen omschrijven als landelijk gebied voor wat de verkeersafwikkeling betreft. Ik ben dus benieuwd naar uw aanvullende informatie, mevrouw de minister.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Huybrechts, ik denk dat het antwoord op uw vraag al werd gegeven. Ik heb duidelijk gesteld dat flitspalen langs de autosnelwegen aangekondigd worden. Dat is trouwens een beslissing die mijn administratie zelf kan nemen, want ze gaat over het patrimonium. Wat de gewestwegen betreft, is dat een stuk moeilijker. Ik heb u gezegd dat we bijzonder streng zijn en dat de locaties op gewestwegen worden geselecteerd op basis van gevaarlijkheid. Dat betekent dat het echt om zwarte punten gaat, om plekken waar het echt onbetamelijk is om door het rode licht te rijden of om te snel te rijden. Het is bovendien moeilijk om op al die plaatsen aankondigingsborden te zetten, tenzij ze per regio kunnen worden gebundeld. Dit moet dus grondig worden bekeken.

Zoals ik op de persconferentie van maanden geleden al heb gezegd, worden de nieuwe flitspalen op de autosnelwegen aangekondigd met een bord. Ik heb de lijst van de geselecteerde locaties langs de autosnelwegen bij, met daarop ook de techniek die gehanteerd wordt om de borden te plaatsen. Dan kan men een vergelijking maken. Uit het verslag van de vergaderingen blijkt dat er een goede screening gebeurd is op basis van cijfers. De federale politie was trouwens aanwezig.

Er zijn natuurlijk lange lijsten met mogelijke locaties waaruit moet worden geselecteerd. De vraag is welke parameters er gebruikt worden. De belangrijkste parameter moet het verhogen van de verkeersveiligheid zijn. Ik denk dat het hier bij de locatiekeuze gebeurd is.

Mevrouw Annick De Ridder: Kunt u nog iets zeggen over de evaluatie?

Minister Hilde Crevits: U bedoelt de ongevallencijfers? Als die er zijn, dan zijn ze beschikbaar. Ik ben nog aan het wachten op de laatste cijfers.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, geachte collega’s, ik wil het voorstel van resolutie even toelichten. Iedereen heeft ruim de tijd gehad om het te lezen.

Ik wil nog eens extra benadrukken dat de Vlaams Belangfractie het een lovenswaardig initiatief vindt dat de Vlaamse Regering het aantal verkeersdoden tegen 2010 wil halveren. Ieder normaal denkend mens is er

zich van bewust dat een verantwoorde snelheidsbeperking de verkeersveiligheid ten goede komt. Verantwoorde snelheidsbeperkingen worden dan ook door het overgrote deel van de burgers nodig geacht en nageleefd. Sancties verbonden aan het overtreden van de snelheidsbeperkingen en de daarmee samenhangende maatregelen om de pakkans van overtreiders te waarborgen, zijn noodzakelijk. Wij zijn dus geen voorstander van een beleid dat iedereen alles toelaat.

Een flitscamera is in dit opzicht een instrument dat wordt – of minstens zou moeten worden – aangewend om het menselijke gedrag te sturen. Wil de Vlaamse Regering echter een draagvlak creëren voor de talrijke extra flitspalen die er dit jaar en volgend jaar bij komen, dan zal ze enkel het vertrouwen van de burger kunnen winnen door de flitspalen te gebruiken als een instrument van verkeersveiligheid, in plaats van een instrument dat dient om de boetes te maximaliseren.

Dat houdt in dat de nieuwe flitspalen het best kunnen worden geplaatst op plaatsen die een reëel gevaar vormen voor de weggebruikers en die niet verder kunnen worden beveiligd via infrastructuurwerken. Hierdoor wordt de flitspaal een instrument om de snelheid op gevaarlijke plaatsen terug te dringen en de controle te verhogen. De flitspaal kan het gedrag van de automobilist verder sturen als de chauffeur weet dat er een flitspaal aanwezig is. Daarom is het noodzakelijk – al is het maar om te vermijden dat een automobilist die een flitspaal pas op het laatste ogenblik opmerkt en hard remt, met alle gevolgen van dien – flitspalen aan te kondigen. Het is spijtig dat u deze visie maar half deelt. Minister-president Peeters deelde deze visie nochtans met ons.

Op die manier neemt men bij de burger – als de burger weet dat de flitspaal wordt aangekondigd – de indruk weg dat de flitspalen er louter en alleen zijn om de boetes te maximaliseren.

Het Vlaams Belang wil de Vlaamse Regering vragen om flitspalen slechts te installeren op die plaatsen waarvan bewezen is dat ze een reëel gevaar vormen voor de automobilisten en die niet verder kunnen worden beveiligd via een verbetering van de infrastructuur. Wij vragen ook dat de flitspalen steeds zichtbaar worden opgesteld of dat men de weggebruikers op voorhand waarschuwt door een signalisatiebord voor de flitspaal te plaatsen.

Onze zienswijze wordt door vele mensen onderschreven en ondersteund, onder meer door de hoofdredacteur van het Belang van Limburg Eric Donckier, die hoopt dat het Vlaams Parlement dit voorstel van resolutie eenparig zal goedkeuren. Het verheugt ons dat minister-president Peeters en uzelf, mevrouw de minister, mee in onze richting denken. Op de steun van sp.a moeten we niet rekenen. Sp.a is er voorstander van om meer flitspalen te plaatsen, ook op autosnelwegen, en de pakkans te

verhogen om zo de federale staatskas te spijzen. Ik reken wel op het gezond verstand van de volksvertegenwoordigers van CD&V en Open Vld om dit voorstel van resolutie goed te keuren.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Huybrechts, door de heer Peumans en door mevrouw De Ridder en de heer Vandenbroucke werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten ingediend zijn uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Joris Vandenbroucke tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de algemene werking van het Agentschap Wegen en Verkeer en de uitvoering van het meerjarenprogramma voor de wegen in het bijzonder

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, het heeft wat voeten in de aarde gehad vooraleer uw voorganger, huidig minister-president Peeters, bereid werd gevonden om aan te knopen met een goede traditie uit het verleden, namelijk het indienen van een indicatief driejarenprogramma voor investeringen in de wegen, naar aanleiding van de goedkeuring van de begroting.

Goed bestuur is ook planmatig bestuur. En het is ook niet verwonderlijk dat het parlement inzicht wil hebben in de aanwending van steeds toenemende investeringsmiddelen in de wegen, want deze Vlaamse Regering is een investeringsregering. Het is dan ook belangrijk, mevrouw de minister, dat het parlement weet wat er van dat indicatief meerjarenprogramma precies wordt uitgevoerd. Ik heb u daarom op 13 februari 2008 een schriftelijke vraag gesteld. Ik vroeg u welke investeringsprojecten voor het jaar 2007 zijn uitgevoerd en met welk geld. Uw antwoord heeft mij verbaasd en vormt voor mij de rechtstreekse aanleiding voor deze interpellatie.

Ik interpelleer u ten eerste omdat uw antwoord ongebruikelijk lang, namelijk zeven maanden, op zich heeft laten wachten. Ten tweede interpelleer ik u omdat het een onvolledig antwoord is. U hebt geantwoord wat er is uitgevoerd van het onderdeel van het meerjarenprogramma dat betrekking heeft op de hoofdwegen, de

primaire en de secundaire wegen. Met betrekking tot de gebiedsgebonden projecten hebt u mij niet geantwoord. Dat maakt eigenlijk niets uit want de vaststellingen blijven. Ten derde heb ik vastgesteld dat er van de 153 geplande projecten met betrekking tot die categorieën van wegen er slechts 97 werden uitgevoerd. Van de 161 miljoen euro die daarvoor ter beschikking stond, werd er maar 113 miljoen euro aangewend. Dat is 70,5 percent. Met een beetje goede wil doen we daar nog 4 percent bij voor veertien extra projecten ter waarde van 7 miljoen euro. Het is toch vreemd dat een kwart van de investeringsmiddelen voor projecten die volgens dat meerjarenprogramma 'belangrijk' zijn, niet werden aangewend voor datgene waarvoor ze bedoeld zijn. Dat meerjarenprogramma wordt opgesteld volgens een objectieve behoeftanalyse. Dat wil zeggen dat de projecten die in dat programma zijn opgenomen, per definitie een urgent karakter hebben. Werden die middelen elders aangewend? Zo ja, holt dit dan niet het indicatieve meerjarenplan uit?

Naast die algemene vaststelling zijn de grote provinciale verschillen bijzonder opvallend. In de provincie Antwerpen werden er van de 46 geplande projecten maar 22 uitgevoerd. Daarvoor werd 31 percent van het daartoe vastgelegde budget aangewend. Het andere uiterste is West-Vlaanderen. Daar heeft men veel meer gedaan: 21 van de 28 projecten, met 100,2 percent van het beschikbare budget.

Het algemene beeld blijft toch dat heel veel projecten niet werden uitgevoerd en dat een kwart van de middelen niet werd aangewend waarvoor ze bedoeld waren.

Uw voorganger, minister-president Peeters, heeft ons in het parlement altijd voorgehouden dat het meerjarenprogramma indicatief is en dat we het dus niet naar de letter kunnen uitvoeren. Ik begrijp dat. Het is niet altijd gemakkelijk om een perfecte inschatting te maken van de voorbereidings- en uitvoeringstermijnen. Sommige politieke beslissingen nopen tot bijstellingen. Zo is er het Limburgplan, dat een aantal projecten als urgent heeft geselecteerd. Maar deze elementen verklaren toch niet de grote onderbenutting van de middelen in sommige provincies en de achterstand in de uitvoering van de geplande projecten.

Welke verklaringen geeft u nu in uw antwoord voor het niet-uitvoeren van talrijke projecten? Heel vaak is er bijkomend onderzoek nodig. De aanbestedingsprocedures slepen aan. Een bouwvergunning ontbreekt. De ont-eigeningsprocedures zijn niet afgerond. Het gaat met andere woorden heel vaak om problemen die te vermijden zijn door een grondige voorbereiding en opvolging van de dossiers.

Bij de trouwe lezers van de audits van het Rekenhof, dat al een aantal aspecten van de werking van het Agentschap Wegen en Verkeer onder de loep heeft genomen, doet dat

natuurlijk een belletje rinkelen. Ik verwijs onder andere naar het rapport over de verrekeningen bij de aannemingen van wegenwerken. Daarin schrijft het Rekenhof "dat een gebrek aan voorbereiding, voorstudie en opvolging van de aannemingen het bedrag aan verrekeningen en verwijlrenten opdrijft". Er wordt ook specifiek verwezen naar problemen in Antwerpen en Oost-Vlaanderen, maar dat is wellicht niet het belangrijkste. Er is ook de recentere opvolgingsaudit over schadedossiers, die we vandaag in deze commissie zullen bespreken. Daarin werd onder meer nagegaan in welke mate de aanbevelingen die het Rekenhof in zijn verslag van 2003 had geformuleerd, uitgevoerd werden. Daarin lezen we: "Het merendeel van de aanbevelingen kreeg echter weinig uitvoering. Zo heeft het Rekenhof ook in deze opvolgingsaudit onder meer vastgesteld dat belangrijke bedragen aan schadevergoedingen voortvloeiden uit een onzorgvuldige voorbereiding van aannemingen." Die onzorgvuldigheid van voorbereidingen blijkt uit verscheidene rapporten. En het blijkt volgens mij ook uit het antwoord dat u mij hebt gegeven over de uitvoering van een gedeelte van het meerjarenprogramma, zoals het eind 2006 werd ingediend.

Tussen de rapporten van het Rekenhof ligt een tijds-panne van vier jaar, maar de diagnose blijft dezelfde: een onzorgvuldige voorbereiding en opvolging van werken. Ik ben geneigd om dezelfde conclusie te trekken om de gebrekkige uitvoering van het investeringsprogramma van 2007, of toch van een gedeelte ervan, te verklaren.

Waarom, mevrouw de minister, heeft het verzamelen van de gegevens over de uitvoering van het investeringsprogramma 2007 zo lang geduurd? Zeven maanden is toch extreem lang. Hoe verklaart u dat in 2007 amper 75 percent van de daartoe voorziene 161 miljoen euro werd vastgelegd voor projecten uit het meerjarenprogramma, meer bepaald voor het hoofdruik met betrekking tot de hoofdwegen, de primaire wegen en de secundaire wegen. Waarvoor is de resterende 40.296.714 euro aangewend? Hoe verklaart u de zeer grote regionale verschillen? Hebt u de betrokken afdelingshoofden hierop aangesproken? Welke initiatieven hebt u genomen om het vastleggingsniveau te verhogen, zowel algemeen als specifiek in de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen? Wat zijn de gevolgen van het grote aantal niet-uitgevoerde projecten? Komen daardoor bepaalde projecten in het gedrang? Kan men dit budgettaire opvangen? Het totale beschikbare budget uit het Vlaams Infrastructuurfonds (VIF) bedroeg in 2007 voor de wegen 257.952.000 euro. Waarvoor werd de 96.895.000 euro aangewend waarvoor ik de vastleggingen niet heb teruggevonden in het antwoord dat u mij ter beschikking hebt gesteld? Welke conclusies trekt u ten aanzien van de algemene organisatie en werking van het Agentschap Wegen en Verkeer naar aanleiding van deze gegevens en de geciteerde audits van het Rekenhof? Hoe staat u

tegenover een algemene doorlichting en audit met betrekking tot dit aspect?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, ik wil naar aanleiding van deze interpellatie aan de minister een zorg te kennen geven die u, mijnheer de voorzitter, met mij zult delen. De grote infrastructuurwerken die worden uitgevoerd in Vlaanderen, verlopen over het algemeen zorgvuldig, efficiënt en met de nodige snelheid. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de brug in Temse. Ik verwijs ook eventjes naar de grote werken op de E17, die uitgevoerd zijn 24 uur op 24. Mijn appreciatie daarvoor.

Ik wil wel uw bijzondere aandacht vragen, mevrouw de minister, voor een werk waar velen onder ons en uitzonderlijk veel mensen nu dagelijks mee worden geconfronteerd op de A12 in Breendonk aan twee kleine afslagstroken. De hinder die daar dagelijks wordt veroorzaakt, is niet in verhouding tot de werken. Dat is totaal onverantwoord. De werken gaan tergend traag vooruit, op een wijze die in 2008 onmogelijk kan worden verantwoord. Mijnheer de voorzitter, ik wilde van deze gelegenheid even gebruik maken om dit probleem bij de minister aan te kaarten.

De heer Marc van den Abeelen: Mijnheer De Meyer, u hebt volslagen gelijk. Dat ligt gewoon aan het agentschap dat veel te lange uitvoeringstijden geeft aan de aannemers. Dertig dagen moet meer dan genoeg zijn om 18 vierkante meter asfalt te leggen. Ik rijd daar elke dag voorbij. Ik ben altijd blij wanneer ik op tijd in het parlement ben, maar ik vertrek wel twee uur op voorhand.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, ik vertrek drie uur op voorhand.

Mevrouw de minister, ik wil me aansluiten bij mijn streekgenoot, de heer Vandenbroucke, over de analyse die hij maakt in verband met het al dan niet vastleggen van de nodige kredieten, hetzij volgens de klassieke rubrieken, hetzij volgens het Vlaams Infrastructuurfonds.

Mevrouw de minister, wordt de objectieve behoefteanalyse nog altijd toegepast? Is die nog altijd in voege? Kunt u mij uitleggen wat het woord indicatief betekent?

Als ik naar de administratie Wegen en Verkeer (AWV) kijk, in de vier jaar dat ik in dit parlement heb doorgebracht, wil ik even een korte analyse geven over hoe die op dit moment functioneert. Er zijn drie audits gemaakt door de Interne Audit van de Vlaamse Gemeenschap: één over Gentbrugge, een over het dossier van de brug van Vilvoorde – die story over de manier waarop dat

dossier indertijd is beheerd, moet u echt eens lezen – en één over corruptie in Limburg, dat u nu blijkbaar onder de tafel veegt. Ik heb daar vragen over gesteld maar ik hoor daar niets meer van, terwijl in een corruptiedossier bij Toerisme Vlaanderen er drie personeelsleden op staande voet zijn ontslagen.

Ik heb nooit meer rapporten gelezen van het Rekenhof dan die betrekking hebben op het departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), ik som op: het Deurganckdok, het verhaal van de verrekeningen en het dossier dat we vanmiddag toegelicht zullen krijgen over de schadedossiers.

Mevrouw de minister, ik nodig u ook eens uit om te kijken naar de kostprijs van bestaande projecten. Ik geef twee voorbeelden, die de secretaris-generaal bij de voortgangsrapportage van de BAM trouwens ook heeft aangehaald, namelijk de Leien en de ring van Antwerpen. Ik stel altijd vast dat wanneer men bij een werk vooropstelt dat het 50 miljoen zal kosten, het achteraf 100 miljoen blijkt te kosten. Dat wordt dan met het grootste gemak met gemeenschapsgeld betaald, zonder dat er enige sanctie tegenover staat.

Een ander voorbeeld is de beantwoording van schriftelijke vragen, mevrouw de minister. Mijnheer Vandenbroucke heeft een punt. Ik zal alle schriftelijke vragen niet opsommen die zijn gesteld maar waar er maanden en maanden op een antwoord moet worden gewacht. Het antwoord is dan gewoonlijk van een niveau waarbij men zich afvraagt waarom men er maanden over heeft moeten nadenken. Ik wil daar later nog eens op terugkomen. Deze middag zullen we het nog eens te zien krijgen naar aanleiding van het Rekenhofrapport over de schadedossiers bij het departement MOW. Als u het eerste en het tweede rapport van het Rekenhof leest, dan is er volgens mij iets fundamenteel fout in dat departement. Ik heb u dat al informeel gezegd. Als je de audits, de rapporten van het Rekenhof en de kostprijs van de werken allemaal op een rijtje zet, moet u er dan niet eens over nadenken of er geen algemene doorlichting moet gebeuren over de besluitvorming en vooral over de opvolging? De heer Vandenbroucke heeft een punt. Wat is er gebeurd met de opvolging van de audits? Worden die opgevolgd? Wordt er het nodige gevolg aan gegeven? Daar kunnen we later nog eens op terugkomen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, toen ik via de pers de cijfergegevens met betrekking tot de investeringsprojecten vernam, was ik heel ongerust, want verschillende belangrijke projecten die reeds zijn vastgelegd, zijn nog steeds niet uitgevoerd. Een grote oorzaak is te vinden in de reden die ook het Rekenhof aankaart en waarover we het straks nog zullen

hebben. Een van de redenen is vooral het onvoldoende overleg. Dat verbaasde me toch. Wat me nog meer stoort, is dat in de antwoorden van de ministers op het rapport van het Rekenhof, nog geen oplossing naar voren wordt geschoven. Ik was echt verbaasd over het aantal en het soort dossiers dat momenteel voorligt waarvoor deze regering verwijlintresten moet betalen.

Mevrouw de minister, als we vaststellen dat in Antwerpen de helft van de voorziene projecten nog niet werd uitgevoerd, dan vrees ik dat alle inspanningen onder meer inzake verkeersveiligheid, waar deze regering zo hoog mee oploopt, in het gedrang komen. Ik denk daarbij aan de verschillende zwarte punten, onder meer in Aartselaar op de A12, wat de voorzitter zeker kan beamen, de splitsing op de E19 in Kontich, waar er al verschillende doden zijn gevallen en waar elke keer een oplossing wordt beloofd maar er nog steeds geen naar voren is gebracht of uitgevoerd.

Mevrouw de minister, er zijn een aantal werken dringend en noodzakelijk om de doorstroming te bevorderen, maar ook om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik was echt ontgoocheld toen ik die cijfergegevens las. Ik wil graag van u weten op welke manier u denkt dit te moeten oplossen. Kunt u me zeggen wat de reden is? In elk dossier zullen er waarschijnlijk verschillende redenen zijn, maar ik denk dat er toch onbehoorlijk werk wordt geleverd en dat ook de afspraken niet duidelijk zijn. Ik denk dat er hier grote kuis moet worden gehouden.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de voorzitter, ik heb drie jaar geleden de problemen van de afdeling van de administratie Wegen en Verkeer in Gentbrugge aangekaart. Ik stel vandaag vast, en ik feliciteer de heer Vandenbroucke met het werk dat hij hieromtrent heeft verricht, dat er na drie jaar, waar ik oorspronkelijk dacht dat het maar bij één afdelingetje was, bij het hele agentschap Wegen en Verkeer (AWV) een fundamenteel probleem is met betrekking tot de planning, uitvoering, opvolging en controle van werken. Ik vind het beangstigend dat we na drie jaar klaarblijkelijk geen enkele vooruitgang hebben geboekt; meer zelfs, dat van wat ik toen dacht dat het een tipje van de sluier was, er nu nog heel veel sluier is en dat het AWV met een fundamenteel probleem zit.

Ik denk dat het een goede suggestie is van de heer Vandenbroucke en van de heer Peumans om nu eens eindelijk de opdracht te geven om heel het agentschap te laten doorlichten. Ik vind niet dat er een politieke verantwoordelijke moet worden aangeduid maar wel dat er binnen het AWV eindelijk eens moet worden gezocht naar welke fundamentele problemen er zijn, en dat die moeten worden opgelost.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Het is gemakkelijk om heel verwijtend te kijken naar het agentschap zelf, maar het is evengoed van belang om in kaart te brengen in welke mate het agentschap afhankelijk is van andere zaken, zowel van andere Vlaamse instanties zoals de afdeling Mobiliteit, of het afleveren van bouwvergunningen, maar ook bijvoorbeeld van de federale overheid met het Aankoopcomité. Dat neemt niet weg dat ik er ook van overtuigd ben, zeker bij het doornemen van het rapport van het Rekenhof, dat er nog heel wat verbeteringsprocessen kunnen worden aangebracht.

We moeten echter zelf ook meer nadenken over het aanreiken van bijkomende werkinstrumenten. Waarom zou de bonusclausule waarmee is gewerkt bij de ring rond Antwerpen, niet algemener kunnen worden toegepast bij andere werken aan gewestwegen? Wij passen die toe in onze gemeente, en de aannemers realiseren de werkzaamheden daadwerkelijk veel meer binnen de vooropgestelde termijn.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijnheer de voorzitter, ik zal u er niet van hoeven te overtuigen dat ik in het verleden heel vaak een interventie heb gedaan met betrekking tot het agentschap Wegen en Verkeer in het algemeen en tot de zaak bij district 421 in Gentbrugge in het bijzonder. Ik ben dan ook heel erg blij dat sommige leden eindelijk het licht hebben gezien en zich aansluiten bij mijn terechte kritiek uit het verleden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, ik dank u voor de talrijke opmerkingen. Ik kan u meedelen dat onze leidinggevende ambtenaren van het departement MOW achteraan in de zaal zitten, een beetje verstopt. Het is misschien goed dat ze allemaal het verhaal kunnen horen.

Mijnheer Vandenbroucke, het heeft inderdaad een tijdje geduurd voor u een antwoord hebt gekregen op uw schriftelijke vraag. Ik kan u meedelen dat het eerste antwoord dat ik heb gekregen, me niet was bevallen, en dat ik het dus heb teruggestuurd. Dat was niet omdat het te helder was, maar ik vond het wat vreemd dat er wat weinig uitleg bij stond. Dat is immers zeer verhelderend. De informatie die u hebt gekregen, is misschien nog te summier. Ik vind het evident dat er verschuivingen kunnen optreden binnen een bepaald programma in een bepaalde provincie. Tal van problemen kunnen ertoe leiden dat een project minder snel vooruitgaat, maar eigenlijk moet het mogelijk zijn een fiche uit een fichesbak te halen, of op het einde van het jaar die informatie over de stand van zaken in een handomdraai uit een Exceltabel te halen.

We hebben geprobeerd om u, zo goed en zo kwaad als mogelijk, een beknopte stand van zaken te geven. Ik stel echter vast dat er blijkbaar nog wat vragen en onduidelijkheden zijn. Daarom zal ik uitgebreid antwoorden. Het is niet mijn bedoeling de zaken mooier voor te stellen. Ik zal proberen u zo goed mogelijk een stand van zaken te geven, misschien om alles wat meer te kunnen nuanceren.

Ik ben wat geschrokken toen u de indruk gaf dat er een pak middelen niet worden gebruikt en verdwijnen. Zo stond dat wel in de krant. Dat was mijn eerste zorg. Krantenkoppen zijn natuurlijk altijd gevaarlijk. U hebt dat toen zelf rechtgezet, in heel kleine lettertjes.

De heer Joris Vandenbroucke: Dat heeft in al mijn mededelingen zo gestaan.

Minister Hilde Crevits: Het is alleszins anders overgenomen. Ik wil bij het begin van mijn antwoord dus zeer duidelijk stellen dat het niet zo is dat middelen niet worden gebruikt. Ook in 2007 zijn alle investeringsmiddelen effectief vastgelegd. Dat wil ik klaar en duidelijk stellen. Meer nog: het klinkt misschien ongelooflijk, maar we leggen doorgaans iets meer vast dan we in het begin van het jaar via de begroting toegewezen krijgen. Dat komt omdat door kredietherschikkingen overschotten op andere begrotingsartikelen binnen het Vlaams Infrastructuurfonds wel nog kunnen worden vastgelegd op het investeringsartikel 73.11. Zo hebben we bijvoorbeeld vorig jaar 14 miljoen euro extra vastgelegd ten overstaan van de na de budgetcontrole ingeschreven initiële middelen. Die bedroegen 244 miljoen euro. Dat betekent dat we in 2007 zelfs 258 miljoen euro hebben vastgelegd. Er gaan dus wat dat betreft geen middelen verloren.

Anderzijds kan ik helemaal niet ontkennen dat niet alle wegenwerken die opgenomen werden in een bepaald jaarprogramma, het reserveprogramma inbegrepen, want dat is er ook nog, ook dat jaar aanbesteed en vastgelegd raken. Dat heeft een aantal oorzaken. Het kan inderdaad gebeuren dat aanbestedingsprijzen hoger uitvallen. Het omgekeerde is veeleer zeldzaam. Er zijn onverwachte uitgaven. Er zijn herzieningen, verrekeningen, verwijlinteressen en een aantal kosten en vertragende elementen die we moeilijk kunnen plannen. Ik zal daar straks wat meer uitleg over geven. Die laatste elementen zijn onder meer de onteigeningen. Die zorgen vaak voor vertraging in het dossier.

Ik geef een voorbeeldje wat Antwerpen betreft. Ik heb me daar ook al voor moeten verantwoorden in de plenaire vergadering, naar aanleiding van een aantal actuele vragen. De heer Peumans heeft ernaar verwezen. In 2007 heeft de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen voor 19 miljoen euro aan achterstallige kosten en verrekeningen voor de werken aan de R1 en de Leien vastgelegd. Die cijfers werden op 22 januari van het jaar

vermeld in de rapportering aan deze commissie. Ik heb me daarvoor moeten verantwoorden. Het gevolg is natuurlijk dat er binnen het budget heel wat minder geld was om aan andere dingen te besteden. Dat was een heel spijtige zaak voor het Agentschap Wegen en Verkeer.

De heer Marc Van den Abeelen: Dat was geen spijtige zaak voor het agentschap, maar voor Antwerpen.

Minister Hilde Crevits: Ja, maar u weet ook wanneer dat bestek is opgemaakt en ontstaan. Ik voel me niet opgejaagd, hoor. Dat moet u niet denken. Het bestek is in de vorige legislatuur opgemaakt, als ik me niet vergis, is het niet, mijnheer Peumans?

De heer Jan Peumans: Wie was er toen minister? *(Opmerkingen)*

Minister Hilde Crevits: Zoals ik in de plenaire vergadering heb gezegd, ik vind dat geen goede zaak. Het is bijzonder vervelend met dergelijke verrekeningen te worden geconfronteerd. Dergelijke budgetten hypothekeren de werking op jaarbasis.

De oorzaak toen – en dat is hier ook al uitgebreid aan bod gekomen – was dat het bestek te snel en onvoldoende is voorbereid en dat de regelgeving is veranderd. Ook zijn er, als ik me niet vergis, allerlei dingen veranderd met betrekking tot de volgorde van de werken.

Maar goed, we hebben die achterstallige, maar toch noodzakelijk te verwerken kosten – want niet uitvoeren was al evenmin een optie – opgenomen in de begroting van 2007. Mijnheer Vandenbroucke, daardoor was het inderdaad zo dat we onvoldoende hebben kunnen vastleggen van de voorziene projecten, namelijk 32 percent. Dat geldt enkel voor de afdeling Antwerpen. Voor de vier andere afdelingen varieert dat cijfer van 68 percent voor Vlaams-Brabant tot 102 percent voor West-Vlaanderen. Gisteren heb ik echter vernomen dat dat laatste cijfer al evenmin goed is: uw West-Vlaamse collega heeft er al over geklaagd. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

Maar goed, dat bewijst dat het een zeer uitzonderlijke situatie is. Zonder die achterstallige verrekeningen met betrekking tot de Leien, zou de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen veel betere cijfers hebben gehaald. Dat weet u ook, en ik denk dat u het daar ook wel mee eens bent. Dan was het gemiddelde van het agentschap ongeveer 85 percent geweest.

U hebt me gevraagd hoe ik al die regionale verschillen verklaar. We kunnen dit natuurlijk project per project bekijken. Er zijn daadwerkelijk verschillen. Ik heb me ook afgevraagd hoe dat komt. Telkens als er wat grotere en complexere projecten in het vizier komen, stellen we vast dat die gemakkelijker onderhevig zijn aan

procedurele vertragingen of dat er moet worden geschoven met voorziene budgetten.

Ik geef nog een voorbeeldje. In Vlaams-Brabant zijn er de START-projecten. U weet goed dat we iets in een bepaald jaar kunnen plannen, maar dat het wat trager vooruitgaat. Ik verwijs naar het project van Gent Sint-Pieters in Oost-Vlaanderen. Vorig jaar was ter zake voorzien in 12 miljoen euro, maar dat bedrag hebben we om procedurele redenen niet kunnen vastleggen. We stellen dan vast dat dat bijzonder jammer is en gaan dan over naar het reserveprogramma. Er wordt dan geprobeerd projecten uit dat programma vooralsnog vast te leggen. In 2007 is dat niet gebeurd. Als we de verrekeningen en de aanbestedingen van andere dossiers in Vlaams-Brabant en Oost-Vlaanderen erop nakijken, bleek het niet mogelijk in veel extra dossiers te voorzien.

Betekent dit dat die projecten dan verloren gaan? Dat was toch een van uw zorgen. Ik denk dat mevrouw Van den Eynde ernaar heeft verwezen, net als de heer Peumans trouwens. Er werd me gevraagd of we dan nog de analyse maken van wat prioritair is in een bepaalde regio. Die analyse gebeurt. Als projecten trager vorderen, blijven ze het jaar erop uiteraard hoger staan op de ladder. Als projecten dus niet vastgelegd raken, dan worden ze hernomen op het programma van het jaar erop, om hopelijk in dat jaar te worden vastgelegd en aanbesteed.

Mijnheer Vandenbroucke, u vraagt wat ik gedaan heb met de 96 miljoen euro die niet was bestemd voor projecten uit het meerjarenprogramma. Het initiële programma was opgemaakt voor een bedrag van 237 miljoen euro. Eigenlijk was er initieel geen programma gemaakt voor het initiële bedrag van 247 miljoen euro. Er is dus maar een begroting gemaakt voor 237 miljoen euro omdat men ervan uitging dat er 10 miljoen zou moeten worden besteed aan studiekosten voor geselecteerde pps-projecten via VIA-Invest. Uiteindelijk werd het 1,7 miljoen euro voor de Noord-zuidverbinding in de Kempen en 3,2 miljoen euro voor de N60 in Ronse. Er is dus 5 miljoen euro terug in de pot gekomen. Dit had als gevolg dat er een totaal beschikbaar vastleggingsbedrag was van 242 miljoen euro in 2007.

Ik overloop waaraan die middelen besteed zijn. 114 miljoen euro werd vastgelegd voor projecten van het effectieve programma. Er is 9 miljoen euro vastgelegd voor projecten van het reserveprogramma. Er is 4 miljoen euro vastgelegd voor projecten buiten het programma. Het gaat hier dan om volgende projecten: het opruimen van terreinen na werken aan de R1, het uitvoeren van werken in het kader van de aanleg van fietspaden, een project geluidswerende schermen in Lochristi en een aantal dringende herstellingen die noodzakelijk waren zoals een aangereiden brug die dringend hersteld moest worden.

Er is 51 miljoen gegaan naar zogenaamde gebiedsgebonden projecten. U hebt de lijst van de projecten

gekregen, maar de gebiedsgerichte projecten ontbreken. Het gaat om contracten die geen betrekking hebben op één duidelijk lokaliseerbaar project, maar die gelden voor bijvoorbeeld een hele provincie of voor specifieke activiteiten. Het gaat om kleinere ingrepen: wegmarkeringen, verkeerslichten plaatsen, inwendig verlichte signalisatie, verlichtingspalen, veiligheidscoördinatie enzovoort. Gemiddeld gaat ongeveer 20 percent van het investeringsprogramma naar zo'n gebiedsgebonden uitgave. In 2007 is ook een bedrag van 37 miljoen euro aan projecten vastgelegd voor specifiek weggebonden zaken en een bedrag van 14 miljoen euro voor elektromechanische zaken, onder andere verkeerslichten. Samen maakt dat dus 51 miljoen voor gebiedsgerichte projecten. Dat levert in het totaal een vastlegging van 178 miljoen euro op die naar projecten gingen rechtstreeks gelinkt aan investeringen en onderhoud van de weginfrastructuur.

Er is nog een rubriek diversen. Daarin staan voor 36 miljoen aan verrekeningen waarvan 33 miljoen euro voor weggebonden projecten en 3 miljoen euro voor elektromechanische projecten.

2 miljoen euro wordt besteed aan verwijlintresten. 15 miljoen euro gaat naar onteigeningen die onmogelijk allemaal op voorhand kunnen worden ingeschat in een programma omdat ze maar kunnen worden vastgelegd na het verlijden van de vereiste aktes. 12 miljoen euro wordt besteed aan herzieningen zoals prijsindexaties.

Dan is er nog 10 miljoen euro die bestemd is onder de noemer allerlei. Het gaat om allerlei kosten zoals proefkosten, dadingen, bijaktes bij bepaalde projecten.

In totaal is dit 75 miljoen euro aan vastgelegde diversen. Als je de twee bedragen optelt, dan kom je aan 258 miljoen euro ten opzichte van de initiële 247 miljoen euro. Die extra middelen zijn dus 11 miljoen euro voor fietspaden en overdrachten van wegen, en ze zijn afkomstig van allerlei artikelen binnen het VIF die niet volledig werden vastgelegd, maar het was de bedoeling om alle middelen te gebruiken.

– *De heer Jan Peumans treedt als waarnemend voorzitter op.*

U vraagt me naar de waarde van het indicatieve programma. Het is het programma waarmee we zo goed mogelijk projecten in een bepaalde volgorde proberen uit te voeren. Gisteren was ik in West-Vlaanderen en ik heb er de oefening gemaakt. Er wordt daar 102 percent vastgelegd. De projecten die uitgevoerd worden, zijn allemaal projecten uit het programma, plus een aantal projecten uit het reserveprogramma. Het afdelingshoofd Wegen en Verkeer heeft die namiddag onmiddellijk gereageerd op de vragen die gesteld werden. We moeten inderdaad proberen om snel en helder te zijn.

U zegt dat een aantal zaken van het indicatieve programma een jaar later niet uitgevoerd zijn. Het is voor mij perfect mogelijk om elk jaar te zeggen welke projecten er uitgevoerd zijn en welke niet en waarom niet. U moet beseffen dat een aantal van die projecten een samenwerking vragen met gemeentelijke overheden. Een weg heraanleggen, een riolering heraanleggen, verlichting plaatsen, investeringen doen voor de trage weggebruiker, vragen op diverse niveaus een inzet aan middelen. Het is een goede zaak dat dit zo gebeurt, maar we moeten dan ook proberen om op het gepaste moment in die middelen te voorzien. Dat kan soms zorgen voor een tragere uitvoering, maar ook voor een uitbreiding van de werken. Het gebeurt meer dan eens dat er na de opmaak van de werken nog een herinrichting bij komt. Dat is het voortschrijdend inzicht.

Een indicatief programma vastleggen toont dus een noodzaak aan. Eens je begint aan de concrete uitwerking ervan, dan kan het gebeuren dat er meer middelen nodig zijn dan er initieel gepland waren.

Betekent het dan dat er niets moet gebeuren? U zegt dat er een algemene audit of doorlichting moet gebeuren. Dit jaar is er voor het eerst een beheersovereenkomst gesloten waarin de doelstellingen heel duidelijk zijn geformuleerd. Als bijzonder aandachtspunt is het opvolgen van de schadedossiers opgenomen. Het is belangrijk om te bekijken waar we een jaar later staan, maar we moeten het agentschap de kans geven om zijn doelstellingen zo goed mogelijk na te streven. Na een jaar kunnen we per project bekijken vanwaar de vertragingen komen. Dat lijkt me al een goede stap vooruit.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw bijzonder uitgebreid antwoord. Ik apprecieer het dat u de tijd hebt genomen om duidelijkheid te scheppen in een aantal zaken waarover ik, blijkbaar, dan toch terecht vragen heb gesteld.

Wat betreft de opmerking dat alle middelen zijn uitgeput, blijft de vraag toch waarvoor ze zijn aangewend. Zijn ze aangewend waarvoor ze bedoeld waren?

Dat niet alles wat gepland wordt, kan worden uitgevoerd, dat is de evidentie zelf. Ik heb dat ook in mijn inleiding gezegd. Maar ik kan niet geloven dat al die redenen die u opsomt waarom bepaalde projecten niet kunnen worden doorgevoerd, plotseling uit de lucht komen vallen en dat er niet op kan worden geanticipeerd op het moment dat het indicatief meerjarenprogramma wordt gemaakt. Ik vind dat er een probleem is wanneer een afdeling van het agentschap in de loop van het jaar een voorstel doet aan de minister en wanneer dan nauwelijks een half jaar later blijkt dat meer dan de helft van die projecten niet kunnen worden uitgevoerd.

Bijvoorbeeld zijn er de verrekeringen naar aanleiding van de Leien. Dat zijn inderdaad grote projecten en die leiden soms tot grote problemen, maar die komen toch niet pas in het jaar 2007 uit de lucht gevallen. Men kan daar toch op anticiperen. Mijn vraag is dan ook waarom men een indicatief meerjarenprogramma maakt met bijvoorbeeld 46 projecten, zoals in Antwerpen, wanneer men weet dat de Leien en de ring nog een aantal zaken in een nasleep met zich mee zullen brengen. Dat weet iedereen, en zeker op het moment dat men die planning maakt. Een goede huisvader maakt toch geen plannen om nieuwe uitgaven te doen alvorens de lasten uit het verleden zijn afgelost? Dat is blijkbaar in Antwerpen wel gebeurd.

U zegt dat wat uitgesteld is, zeker niet is afgesteld. Dat doet me plezier. Als u het grote volume van projecten die niet zijn afgewerkt in 2007, allemaal een jaar later wel wilt realiseren, dan moet je natuurlijk ook in al dat geld voorzien en dan stijgen de budgetten.

Minister Hilde Crevits: Als je 40 miljoen hebt, en je moet 20 miljoen besteden aan verrekeringen, dan heb je het volgende jaar geen 60 miljoen, maar weer 40 miljoen.

De heer Joris Vandenbroucke: U zegt dat er 153 geplande projecten waren, en daarvan zijn er maar 97 uitgevoerd. Wat niet is uitgevoerd, is daarom niet afgesteld; we schuiven die door. Dat volume is veel groter dan die 40 miljoen waarover u het hebt. De vraag is of u het geld hebt om die alsnog snel uit te voeren, boven op die die op dat moment al dringend zijn geworden. De berg niet uitgevoerde projecten wordt steeds groter.

Wel vind ik het goed dat u er werk van zult maken om elk jaar te communiceren wat er niet is gebeurd en waarom niet, en dan iets meer uitgekristalliseerd dan de cryptische omschrijvingen die ik heb gekregen in het antwoord. Ik grijp deze gelegenheid aan om te vragen om dat elk jaar te doen en dat het agentschap niet alleen een planning zou neerleggen maar op hetzelfde moment ook een rapport waarin staat wat er van de vorige planning is uitgevoerd, wat niet, waarom niet en dergelijke meer.

De heer de Kort zegt dat er ook andere partners zijn waarmee moet worden samengewerkt. Dat begrijp ik natuurlijk wel, maar u gaat me toch niet vertellen dat al die processen waar andere partners bij betrokken zijn, een totaal onbekend avontuur betekenen waarin men zich stort en waarvan men niet weet of het al dan niet tot vertraging kan leiden. Ik geef een voorbeeld. In mijn eigen gemeente wachten wij al jarenlang op het heraanleggen van een doortocht. Op een bepaald moment ging men eraan beginnen, en dan kwamen plots de nutsmaatschappijen zeggen dat ze van de gelegenheid gebruik willen maken om ook een en ander aan te

leggen, en ze vragen om een samenwerkingsovereenkomst te maken. Het project wordt dan een jaar uitgesteld. Ik begrijp niet dat Wegen en Verkeer niet op zulke dingen kan anticiperen. Als men een doortocht wil heraanleggen, is het toch evident dat men op voorhand met de nutsmaatschappijen gaat praten over wat men samen kan doen en wat niet. Het is pas gebleken op het ogenblik dat alles is aanbesteed. Dat is veel te laat. Daar moet toch op geanticipeerd kunnen worden.

Ik ben deels tevreden met het antwoord, mevrouw de minister, maar 'indicatief' is een zeer rekbaar begrip en wordt op sommige plaatsen wel heel breed uitgerokken. Ik blijf er voorstander van om de manier waarop het agentschap is georganiseerd, en meer bepaald om zijn corebusiness uit te voeren, namelijk het uitvoeren van wat het zegt dat het zal uitvoeren, eens van dichtbij te bekijken om te zien of er geen bijstellingen mogelijk zijn.

Mijnheer De Meyer, ik stel ook met veel genoegen vast dat heel veel wegenweken wel op een goede manier worden uitgevoerd. Het zou maar erg zijn mocht dat niet het geval zijn. Er zijn echter een aantal grote problemen die niet aan toevalligheden te wijten zijn. Ik verwijs nogmaals, zoals de heer Peumans, naar de rapporten van het Rekenhof, die hier al binnenregen sinds het jaar 2003 en waarvan heel veel aanbevelingen nog altijd niet werden omgezet in daden om de zaken bij te sturen. Dat betreurt ik ten zeerste.

Mijnheer de voorzitter, namens de meerderheid kondig ik ook een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik heb een concreet vraagje gesteld over de werken aan de A12 in Breendonk, maar ik begrijp uit het gesprekje dat u had met uw adjunct-kabinetschef, dat u hem opdracht hebt gegeven om dit met de nodige spoed op te volgen. Is dat de juiste interpretatie?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik ben heel blij dat dit probleem vandaag werd aangekaart door de collega, hoewel het in het verleden ook door onze fractie al is gedaan. Collega, u stelt voor dat het interessant zou zijn om een audit te doen bij het AWW. Ik ben daar ook absoluut voorstander van. Ik vraag me eigenlijk af waarom dat nog niet gebeurd is. Onze fractie zal een met redenen omklede motie in die zin indienen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de Kort, wat betreft uw opmerking over de coördinatie van dossiers: mag ik erop wijzen dat voor de operatie Beter Bestuurlijk

Beleid, er één departement was en dat heette Leefmilieu en Infrastructuur, en daar zaten én Ruimtelijke Ordening én Leefmilieu én Openbare Werken in. Wij hebben dat trouwens naar aanleiding van een aantal andere dossiers van het Rekenhof ook opgemerkt.

Mevrouw de minister, ik ben wat teleurgesteld over uw antwoord op de laatste vraag van de heer Vandenbroucke en de conclusies die u trekt ten aanzien van de algemene organisatie. Er worden drie audits geproduceerd. De heer Guilliams, de algemene coördinator van de Interne Audit, kennende, denk ik dat hij nog meer audits zou willen doen als hij tijd en personeel had. Er is geen departement waarover zoveel rapporten door het Rekenhof worden afgeleverd. Er is het hele verhaal van de verwijlinteressen. Mevrouw de minister, ik weet niet of u straks zult blijven luisteren naar het verhaal van het Rekenhof de schadedossiers. Het zou goed zijn dat u hier bleef en zou luisteren naar het Rekenhof. U moet de rapporten van het Rekenhof eens bekijken en de manier waarop daarmee wordt omgegaan door de administratie. Als u zegt dat u allerlei verrekeningen en verwijlinteressen moet betalen, dan is dat volgens mij een gevolg van slecht beheer. Als ik als schepen van Financiën mijn gemeente op deze manier zou moeten beheren, dan was ik al lang buiten gegooid. Ik vind het spijtig dat u zich verbergt achter Beter Bestuurlijk Beleid. Ik denk echter dat er eens een goede doorlichting moet gebeuren van het departement MOW. Op basis van alle aanbevelingen van het Rekenhof zou u misschien eens punten kunnen uitdelen en zien wat het resultaat ervan is. Wij kondigen ook een met redenen omklede motie aan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de Kort, we proberen waar mogelijk een bonus-malusclausule in te voeren. Er is ook gezegd dat we de uitvoeringstermijn drastisch moeten verkorten. We hebben bewezen bij de E17 dat we dat proberen te doen. Bij sommige projecten moeten bijvoorbeeld bepaalde droogperiodes gehanteerd worden. Ik heb het meegemaakt een paar maanden geleden bij een of andere brug. Vlaanderen was te klein – er zijn ook actuele vragen over gesteld. Er zijn echter coincidenties waar men niet veel aan kan doen. Men moet ervoor zorgen dat de werken degelijk worden uitgevoerd. *(Opmerkingen van de heer Joris Vandenbroucke)*

Natuurlijk kan men alles verklaren. Men moet het dossier ten gronde bekijken. Ik begrijp dat er veel vragen zijn en ik ben bereid om aan een aantal van die vragen tegemoet te komen. Wat die schadedossiers betreft: als u denkt dat me dat geen zorgen baart, dan vergist u zich. Ik was absoluut niet happy, niet alleen omdat ik naar de plenaire vergadering moest komen, omdat er happen uit het budget verdwijnen aan lasten uit het

verleden. Ik wil liever nieuwe dingen realiseren dan ballast uit het verleden meenemen. Ik ben absoluut pleitbezorger om dat te reduceren. Er zijn ook gesprekken over met het agentschap. We hebben een overeenkomst gesloten. Voor mij is het van belang dat ik in een verslag zie op welke manier tegemoet wordt gekomen aan de bezorgdheden en de bijzondere aandachtspunten en dat we op zo'n manier proberen vooruitgang te boeken. De leidend ambtenaren zijn hier straks aanwezig om toelichting te geven.

U weet dat met de nodige kritiek het Coördinatiepunt Wegenwerken is gelanceerd. Mijnheer Vandenbroucke, dat heeft in een aantal gevallen geleid tot een uitstel van de dossiers. Men kan zeggen dat het allemaal kleine dingen zijn, maar als men probeert te coördineren, moet men ook nagaan waaraan men prioriteit wil geven. Men probeert dat op een goede manier te doen. Dat betekent soms dat wegenwerken in gemeenten voorrang krijgen op werken aan een gewestweg. Dat kan een uitstel van het dossier met zich meebrengen. Dat zijn zaken die dit jaar zijn opgestart. We moeten nu zien wat de resultaten ervan zijn.

Mocht de indruk ontstaan dat die evoluties mij niet bezorgeren, dan wil ik dat met heel veel nadruk ontkennen. Er moet worden geredigeerd op de best mogelijke wijze. Ik heb er absoluut geen probleem mee dat het Rekenhof op een zorgvuldige wijze zijn taak vervult. Voor mij persoonlijk is het een opvolgingspunt dat de beheersovereenkomsten en de engagementen die daarin zijn genomen, goed worden opgevolgd.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Vandenbroucke, door mevrouw Van den Eynde en door de heer Peumans werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de gebrekkige afstemming van het Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt (KLIM) en het Vlaamse Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) en de noodzaak van een digitale atlas van de ondergrond

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, vier jaar geleden was er het drama van Gellingen. Ieder jaar voer ik hier hetzelfde nummertje op en ieder jaar heeft de minister-president, vroeger minister, een aantal antwoorden gegeven, waaraan ik hem blijf herinneren. Ik blijf informeren naar de stand van zaken.

In september 2008 bleek naar aanleiding van een aantal ernstige gaslekken nog maar eens de noodzaak om precies te weten waar welke leiding ligt. Nog steeds lopen bouwbedrijven die beginnen te graven, veel kans om schade aan te richten. Op kleine schaal zijn er welkelijks incidenten met vervelende hinder voor de burgers: een dag geen water of geen telefoon. Niemand heeft een volledig overzicht van alle kabels en leidingen die in de grond zitten, weet of ze nog in gebruik zijn en wie de eigenaar is. Maar een digitale kaart van Vlaanderen met daarop alle nutsleidingen is nog altijd niet voor morgen, ondanks wat de minister van Openbare Werken daarover destijds heeft meegedeeld.

Het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) durft geen einddatum voorop te stellen voor het digitaliseren van 500.000 kilometer leidingen in Vlaanderen. Het AGIV stelt nu al dat tegen 2014 de digitale kaart of digitale atlas van Vlaanderen weliswaar klaar zal zijn maar dat de nutsleidingen er dan nog niet aan gekoppeld zullen zijn. Idealiter zouden alle nutsbedrijven de correcte ligging van al hun kabels en leidingen op één digitale kaart moeten aanbrengen. Dat hebben we vier jaar geleden ook al besproken en daar gingen we vier jaar geleden ook al van uit.

Na de gasramp van Gellingen van eind juli 2004 werd er afgesproken om werk te maken van een digitaal plan van de Vlaamse ondergrond. Toen was sprake van een termijn van tien jaar om de klus te klaren, maar die is nu al herroepen. De Bouwunie stelt dat, als een bedrijf nu een noodoproep krijgt, er geen tijd is om de papieren plannen aan te vragen en is het vaak een kwestie van improviseren en zo voorzichtig mogelijk graven. Is er wel tijd voor een aanvraag, dan krijgen de aannemers voor elke leiding een ander plan.

Sinds 1 maart 2007 is het Kabel en Leiding Informatie Portaal (KLIP) operationeel. Er werden al tienduizenden planaanvragen uitgevoerd door professionele planaanvragers. Het KLIP functioneert via het decreet houdende de ontsluiting en de uitwisseling van informatie over ondergrondse kabels en leidingen – het KLIP-decreet – sinds kort in een rechtszeker kader. Ondertussen zijn tot het KLIP de meeste – maar nog niet alle – van de 300 Vlaamse kabel- en leidingbeheerders getreden. Tegelijkertijd is er het federale KLIM voor wie werken wil uitvoeren in de nabijheid van gasleidingen en hoogspanningsleidingen.

Eén elektronische aanvraag via www.klip.be maakt het mogelijk om plannen te bekomen van alle kabel- en

leidingbeheerders die op de plaats van de geplande werken ondergrondse kabels en leidingen beheren. Onder-tussen zijn bijna 2000 professionele planaanvragers toegetreten tot het KLIP. De aannemer die werken wil uitvoeren, kan met één muisklik de liggingsplannen krijgen van de kabel- en leidingbeheerders die al meewerken en die op die plaats kabels of leidingen in de grond hebben. De aannemer moet dus niet meer de plannen bij de nutsbedrijven opvragen. Maar het bevrijdt hem wel nog niet van het bestuderen van de stapels plannen om na te gaan waar de kabels en leidingen precies gelegen zijn.

Maar het KLIP en het KLIM zijn nog altijd niet op elkaar afgestemd. De aannemer moet nog altijd surfen naar twee websites om de aanvraag te doen en moet dus twee planaanvragen doen. Hij moet ook nog steeds met de gemeente contact opnemen om na te gaan of er nog andere kabel- en leidingbeheerders zijn die op de werkplaats nutsinfrastructuur liggen hebben en die nog niet aangesloten zijn bij het KLIP.

Er is dus de noodzaak aan een atlas van de ondergrond met duidelijke, juiste en volledige informatie van alle kabel- en leidingbeheerders in één elektronische databank die eenvoudig te raadplegen is. Mijnheer de minister-president, we debatteren hier al vier jaar over en u hebt ons al een aantal toezeggingen gedaan.

Dit staat in verband met de realisatie van de tweede fase van het KLIP, met name de ontwikkeling van een uitwisselingsformaat, namelijk het Informatie Model Kabels en Leidingen (IMKL). Daardoor wordt naast de planaanvraag ook de planafhandeling op elektronische wijze via het KLIP mogelijk en wordt een 'atlas van de ondergrond' opgebouwd. Maar deze tweede fase kan pas algemeen ingevoerd worden wanneer het Grootchalig Referentiebestand (GRB) voor heel Vlaanderen beschikbaar is. Het GRB vormt het topografische referentiekader waarop kabel- en leidinginformatie kan worden ingetekend. De invoering van het nog op te stellen IMKL in het KLIP is pas mogelijk indien een uniforme grootchalige topografische ondergrond – het GRB – beschikbaar is. Het Grootchalig Referentiebestand zou zich al enige jaren op kruissnelheid bevinden maar zou nog amper voor 10 percent van de Vlaamse gemeenten zijn gerealiseerd.

Bij het begin van het nieuwe parlementaire jaar wil ik u een aantal vragen stellen. Welke beleidsinitiatieven hebt u al ondernomen om het KLIP en het KLIM op elkaar af te stemmen? In het verleden hebt u daarop al geantwoord, maar die antwoorden waren niet bevredigend voor ons. Welke beleidsinitiatieven hebt u al ondernomen om de opbouw van het Grootchalig Referentiebestand te bespoedigen?

Kunt u stappen ondernemen om de nutsmaatschappijen een gestandaardiseerd en uniform systeem op te leggen

om hun kabels en leidingen correct en volledig in kaart te brengen, naast de noodzaak tot sanering van de ondergrondse infrastructuur?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, als u de heer Penris aanhoort, zult u zich misschien afvragen waar wij in godsnaam mee bezig zijn. Het gaat natuurlijk over ernstige zaken, zeker wanneer men geconfronteerd wordt met zaken zoals het doorknippen van telefoonlijnen tot echte rampen. Het is echt wel een zeer ernstig dossier waarover u terecht al enkele keren vragen hebt gesteld. U hebt ook gelijk als u zegt dat het GRB op zich geen kabel- of leidinginformatie bevat, maar wel dat die informatie daarop kan worden geënt.

Uw eerste vraag handelt over de initiatieven die ik heb genomen om het KLIP en het KLIM op elkaar af te stemmen. U hebt zelf verwezen naar het decreet. In het verleden hebben we de mogelijkheid gehad om te onderstrepen dat ik hard gewerkt heb om een memorandum af te spreken met de toenmalige federale minister van Energie, de heer Verwilghen, dat het KLIP en het KLIM op elkaar zou afstemmen. Ik bespaar u de verschrikkelijk moeilijke discussies en gang van zaken. Op 20 april 2007 hebben het Vlaamse en het federale niveau elkaar gevonden.

In het uitvoeringsbesluit dat noodzakelijk is om het KLIP-decreet in werking te laten treden, zal worden opgenomen dat de kabel- en leidingbeheerders aangesloten bij het KLIM – het KB van 21 december 1988 – zich niet meer moeten registreren in het KLIP. Door de technische koppeling van beide portalen zal dit praktisch worden geregeld. Ik heb dit engagement in april per brief gemeld aan de vzw KLIM en aan de heer Magnette, federaal minister van Klimaat en Energie, en aan mevrouw Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur. Ik zal nog voor het einde van deze legislatuur een uitvoeringsbesluit voor de inwerkingtreding van het decreet voorleggen aan de Vlaamse Regering. Het AGIV, dat de beheerder is van het KLIP, en de vzw KLIM zijn momenteel de koppeling die werd ontwikkeld, aan het testen. Er is vooruitgang maar ik treed u bij als u zich afvraagt waarom het allemaal zo traag gaat. Ik heb niet echt de karaktertrek van geduld, maar hier is het wel erg op de proef gesteld, evenals het uwe.

De federale regering heeft haar regelgeving reeds afgestemd door het koninklijk besluit van 20 juni 2007 tot wijziging van het koninklijk besluit van 21 september 1988 betreffende de voorschriften en de verplichtingen van raadpleging en informatie bij het uitvoeren van werken in de nabijheid van installaties van vervoer van

gasachtige en andere producten door middel van leidingen, aan te passen. Hierdoor zijn planaanvragen die via het KLIP worden uitgevoerd, ook rechtsgeldig in het kader van de federale gaswet op het ogenblik dat het KLIP en het KLIM verbonden zijn. Aan Vlaamse kant zullen we er via het KLIP-uitvoeringsbesluit voor zorgen dat planaanvragen die via het KLIM worden uitgevoerd, rechtsgeldig zijn in het kader van het KLIP-decreet. Ik denk dat wij er alles aan moeten doen om dit zo snel mogelijk op te lossen.

Wat betreft de opbouw van het Grootchalig Referentiebestand kan ik u melden dat we er met de nodige spoed aan werken. Tegen eind 2009 zullen 42 van de 352 geplande projectzones afgewerkt zijn, wat 12 percent is. In totaal zullen eind 2008 173 projectzones opgestart zijn. Dit stemt overeen met ongeveer de helft van Vlaanderen. Eind 2008 zal het aantal zones waarin een actualisering of bijhouding van het GRB aan de gang is, gestegen zijn van 7 tot 36. Minstens 14 projectzones krijgen in de loop van 2008 een nieuwe versie van het GRB-product als gevolg van de GRB-bijhouding.

Een versnelling van de aanmaak van het GRB ten opzichte van de oorspronkelijk vooropgezette timing, zijn de eind 2013, is volgens mij niet mogelijk. Ook al worden de modernste technologieën ingezet, de grootschalige kartering van de meer dan 60.000 kilometer weg en twee miljoen huizen die Vlaanderen rijk is, blijft een monnikenwerk. Monnikenwerk in de zin dat deze kartering nauwkeurig en met de grootste kwaliteitszorg moet worden uitgevoerd om een duurzaam resultaat te bereiken. Om de afgesproken planning van eind 2013 aan te houden, is het noodzakelijk om de private markt volop in te schakelen. Hierbij is het belangrijk dat deze niche-markt voor het produceren van luchtfoto's en karteringen met een beperkt aantal spelers zich maximaal kan ontplooiën om de geplande groei van GRB-aanmaakprojecten volgens plan uit te voeren. Het is zoeken naar de juiste snelheid.

Daarnaast spant het AGIV zich in om de kartering, kwaliteitscontrole, afwerking en verspreiding van het eindresultaat zo efficiënt en effectief mogelijk te organiseren. Het AGIV is zich zeer sterk bewust van de noodzaak tot het inkorten van de doorlooptijden van de verschillende deelprocessen en het beter op elkaar afstemmen van de verschillende deelprocessen. In het voorjaar van 2008 heeft het agentschap dan ook besloten om een GRB-optimalisatieproject op te starten dat zal doorlopen tot midden 2009. Ook dit is een grondig en belangrijk werk. Hoe sneller het kan verlopen, hoe beter, maar ik heb geleerd dat bepaalde dynamieken niet kunnen worden versneld zonder andere problemen te creëren. Maar u hebt gelijk: hoe sneller het kan gebeuren, hoe beter.

Het huidige KLIP-portaal, waarbij de planafhandeling door de kabel- en leidingbeheerders gebeurt door het opsturen van papieren plannen, is inderdaad geen

eindpunt. Zowel de kabel- en leidingbeheerders als de aannemers wensen op termijn kabel- en leidinginformatie digitaal uit te wisselen en beschikbaar te maken via het KLIP om zo tot de zogenaamde 'atlas van de ondergrond' te komen.

Het KLIP-decreet voorziet dan ook in de invoering van het IMKL, dat een gestandaardiseerd en uniform systeem is. Om deze digitale uitwisseling te kunnen realiseren, is het essentieel dat een aantal randvoorwaarden zijn vervuld. De drie belangrijkste zijn: het bepalen van een Informatiemodel Kabels en Leidingen, het beschikbaar zijn van een uniforme grootschalige basiskaart en het beschikbaar zijn van alle kabel- en leidinginformatie in digitale en vectoriële vorm.

In 2008 heb ik een Informatiemodel Kabels en Leidingen laten opstellen door het AGIV, in overleg met alle betrokkenen. Hiermee is een gemeenschappelijk begrippenkader opgebouwd over kabels en leidingen en een uniforme voorstellingswijze afgesproken met als doel de uitwisseling van kabels en leidingen. Dankzij het IMKL weten de kabel- en leidingbeheerders welke informatie noodzakelijk is om digitaal uit te wisselen.

De tweede randvoorwaarde is het beschikbaar zijn van een grootschalige basiskaart, het GRB. Momenteel gebruiken de kabel- en leidingbeheerders verschillende grootschalige kaartmaterialen waarop gebouwen, wegen en wegeniselementen worden voorgesteld om de positie van kabels en leidingen relatief aan te koppelen. Het gemeenschappelijk gebruik van het GRB voor leidingregistratie en netbeheer is net de belangrijkste toepassing van de nutssector. Deze behoefte lag mee aan de basis van het GRB-project.

De derde randvoorwaarde is het beschikbaar zijn van alle kabel- en leidinginformatie in digitale, vectoriële vorm. Voor het gros van de circa 500.000 kilometer kabels en leidingen is dit nog niet het geval. De kabel- en leidingbeheerder moet de informatie omzetten van papieren naar digitale informatie in een vorm die kan worden gebruikt om ze aan de hand van het IMKL uit te wisselen. Dit kan pas worden uitgevoerd als het GRB beschikbaar is. Ik kan u wel meedelen dat ik samen met de sector zal nagaan of het mogelijk is het IMKL te implementeren in de reeds afgewerkte GRB-zones. Op die manier kan de uitbouw van het IMKL in fase verlopen met het GRB-traject.

U begrijpt wel dat dit niet alleen een technische uitdaging is, maar ook financieel een niet te onderschatten operatie is. Over het te volgen traject zal er verder overleg zijn met de GRB-raad en met de vertegenwoordigers van de Bouwunie en de Vlaamse Confederatie Bouw.

Wat betreft uw vraag in verband met de sanering van kabels en leidingen die niet meer in gebruik zijn, ben ik

van mening dat dit in de eerste plaats de bevoegdheid is van de eigenaars van de kabels en leidingen en van de beheerders van het openbaar domein waar de werken worden uitgevoerd. Het lijkt mij echter ook voor dit aspect nuttig om samen met de nutssector, de bouwsector en de beheerders van het openbaar domein te bekijken op welke manier het probleem van verlaten leidingen kan worden geredigeerd.

Tot besluit zou ik willen benadrukken dat zelfs zonder decretale verplichting er vandaag meer dan 300 kabel- en leidingbeheerders zijn aangesloten bij het KLIP. In 2008 werden er gemiddeld meer dan 250 planaanvragen per werkdag naar gemiddeld 6,7 kabel- en leidingbeheerders verstuurd. In 2008 zullen er meer dan 50.000 planaanvragen via het KLIP worden uitgevoerd. De grote nutsbedrijven ontvangen bijna geen enkele plaanvraag meer die niet via het KLIP werd ingevoerd.

Met enige bescheidenheid durf ik dan ook te zeggen dat het KLIP een zeker succes kent. Met de decretale initiatieven inzake het KLIP en GRB beschikt Vlaanderen nu ook over een stevige wettelijke basis om de gevaren inzake kabels en leidingen terug te dringen.

Ik ben er mij van bewust dat er nog veel werk wacht. Ik ben er mij ook van bewust dat u terecht zegt: hoe sneller, hoe beter. Er kan elke dag iets gebeuren. Ik hoop dat u samen met mij erkent dat er deze legislatuur stappen vooruit zijn gezet. Ik ben het er volledig mee eens dat het werk nog niet ten einde is. Het is dus noodzakelijk dat u mij vragen blijft stellen, maar ook dat de nodige druk uitgevoerd blijft worden om te komen tot een volledige inkaartstelling.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Het mooie is dat u mij gelijk geeft. Dat gebeurt niet alle dagen. Veel ministers die ik ondervraag, geven mij nooit gelijk, alhoewel ik soms gelijk heb. U bent zo eerlijk om mij en mijn groep gelijk te geven.

Maar ik laat u met dit antwoord niet weggelaten, want we stellen vast dat er in de praktijk alle dagen incidenten en incidentjes zijn met leidingen in de Vlaamse ondergrond.

Vier jaar geleden ben ik met deze vragen begonnen, naar aanleiding van een heel dramatisch incident. Maar gelukkig moet het niet altijd even dramatisch zijn als toen in Gellingen. In Vlaanderen hebben we ook al ernstige dingen meegemaakt, die misschien vermeden hadden kunnen worden als we alerter waren geweest en korter op de bal hadden kunnen spelen. Technisch is het volgens mij allemaal niet zo moeilijk, maar het is misschien een kwestie van centen en samenwerking met bepaalde nutsbedrijven.

Wat ik bij u vier jaar aan een stuk heb gemist, is de ambitie om de centen bij elkaar te krijgen om dit project te

realiseren en de ambitie om de nutsbedrijven eens op hun verantwoordelijkheid te wijzen. Het is misschien niet alleen een Vlaamse bevoegdheid, maar u bent intussen ook onderhandelaar op andere niveaus. U kunt dit misschien naar het Vlaamse niveau brengen, waardoor de ramp van Gellingen misschien nog zijn nut heeft gehad.

Ik vertrouw u niet, want ik moet u niet vertrouwen. Ik zal een met redenen omklede motie indienen.

Minister-president Kris Peeters: Ik laat u een overzicht bezorgen, want ik ben ervan overtuigd dat we in de loop der jaren extra budgetten hebben gegeven. U zegt dat ik onvoldoende ambitieus ben. U kunt me er moeilijk van betichten dat ik dat niet zou zijn, niet in het algemeen en niet in het bijzonder.

Wij hebben al heel wat gesprekken gevoerd met de nutsbedrijven. Vertrouwen moet men verdienen. De eindconclusie zal dus maar getrokken worden aan het eind van deze legislatuur.

Met redenen omklede motie

De voorzitter: Door de heer Penris werd tot besluit van deze interpellatie een met redenen omklede motie aangekondigd. Ze moet ingediend zijn uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Bestuurszaken, Buitenlands Beleid, Media, Toerisme, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over een duurzame logistiek in Vlaanderen en het Extended Gateway concept

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, Vlaanderen bekleedt een prominente plaats in het Europese logistieke gebeuren. Onze regio dankt die positie aan zijn centrale ligging, de dichte en multimodale transportinfrastructuur en zijn zeer goed opgeleide, meertalige en productieve werknemers.

Om deze positie te behouden en te versterken hebben we nood aan kennis en innovatie. Met dit doel voor ogen werd op 24 mei 2007 Flanders Logistics

opgericht. Flanders Logistics zal onze voorsprong verder uitbouwen met aandacht voor duurzame ontwikkeling. Flanders Logistics maakt deel uit van het project 'Vlaanderen in Actie', het sociaaleconomisch impulsprogramma voor Vlaanderen dat door de voltallige Vlaamse Regering wordt ondersteund.

Ook het Vlaams Instituut voor de Logistiek, het VIL, wil de logistieke sector in Vlaanderen in zijn competitiviteit versterken en duurzaam ondersteunen. Duurzaamheid heeft haar intrede gedaan in de logistiek. Het samengaan van ecologie en economie in de logistiek noemt men green logistics of duurzame logistiek. Duurzame logistiek vormt de uitdaging voor de logistiek in de volgende jaren en vereist een visie en een strategie voor Vlaanderen.

Het concept van de Extended Gateway vormt een belangrijke stap in de uitbouw van een duurzame logistiek in Vlaanderen. De term Extended Gateway slaat op een uitbreiding van de toegevoegdewaardeactiviteiten in de logistiek buiten de traditionele gateways door de vestiging van logistieke activiteiten op zogenaamde hotspots die aanleiding geven tot de laagste totale logistieke kost.

In datzelfde kader van duurzame logistiek heeft het VIL Clustering Strategisch Actieprogramma voor Rendementsverhoging door Synergie of C*STARS opgericht. Bedoeling van deze clusterwerking is om bedrijven aan te zetten tot het clusteren van activiteiten en het bundelen van stromen in het licht van het Extended Gateway concept.

In 2007 besloten de Vlaamse provincies om te kiezen voor een logistieke strategie gebaseerd op de Extended Gateway, en er werden studies uitgevoerd om de kansrijke logistieke hotspots in kaart te brengen en te karakteriseren. In het jaarverslag 2007 van het VIL staat dat deze studies zouden worden opgeleverd in mei-juni 2008.

Mijnheer de minister-president, zijn de studies over het identificeren en classificeren van de logistieke hotspots in de verschillende Vlaamse provincies afgerond? Welke zijn deze kansrijke logistieke hotspots in Vlaanderen? Hoe staat het met het in kaart brengen van een Extended Gateway Vlaanderen?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mevrouw Moerman, u hebt een aantal heel interessante vragen gesteld. Uzelf hebt onder meer bijgedragen tot een dynamiek in de logistiek. We moeten er echter voor zorgen dat we door de verschillende initiatieven die worden genomen, niet het slachtoffer worden van de grote en terechte belangstelling voor logistiek.

Er zijn vijf provinciale studies over de toepassing van het concept Extended Gateway. Die studies zijn afgerond. Het VIL zou de vijf studierapporten bundelen in een boek en de conclusies en resultaten integreren in een reeks aanbevelingen aan de Vlaamse overheid. Deze integratieoefening moet voor het einde van deze maand afgerond zijn. Op 28 oktober zullen de integratieresultaten aan het brede publiek worden voorgelegd.

Mevrouw Moerman, de meerwaarde van het concept moet zich vooral bewijzen in de manier waarop de implementatie ervan op het werkterrein tot tastbare resultaten kan leiden. Gezien de actiedomeinen infrastructuur, ruimtelijke ordening, kennis en innovatie, marktorganisatie, marketing en awareness in de integratieoefening aan bod komen, overschrijdt deze implementatiefase vanzelfsprekend de grenzen van elke individuele provincie. De implementatie zal zelfs domeinoverschrijdend zijn voor de bevoegdheden van de betrokken Vlaamse ministers.

Gezien de nauwe wisselwerking tussen de traditionele gateways, namelijk onze vier zeehavens, Zaventem en zeker de regionale luchthavens, en gezien de conclusie van de integratieoefening dat een belangrijke rol van ketenregie in de implementatie is weggelegd voor de beheerders van de gateways, in casu de havenbesturen, is het voor mij wenselijk de verdere voorbereiding van de implementatie te plaatsen onder het thema 'gemeenschappelijke achterlandstrategie' waar Flanders Port Area als ondersteuning en als platform kan dienen. Dit thema wordt momenteel uitgewerkt onder leiding van de secretaris-generaal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken.

Ik heb een initiatief genomen om met de provinciale gedeputeerden voor economie en de directeurs van de vijf provinciale ontwikkelingsmaatschappijen (POM's) overleg te plegen. Ik heb dat gedaan op 9 april, en er zijn dan een aantal afspraken gemaakt. Om de implementatie van het concept Extended Gateways in de toekomst zo coherent mogelijk te realiseren, is er op 6 november een vervolgbijeenkomst met de verantwoordelijken op provinciaal niveau georganiseerd. Het is indrukwekkend wat er allemaal gebeurt. Dat is positief, maar als we niet opletten, zijn we elkaar de loef aan het afsteken. Het effect is dan dat we geen meter meer vooruitgaan.

U vroeg welke concrete hotspots er in Vlaanderen zijn. Ik heb een overzicht bij me uit een voorlopige ontwerpversie van de integratieoefening. Er zijn primaire Extended Gateways, secundaire Extended Gateways en runners-up. Ik stel voor dat ik dit overzicht meegeef via het commissiesecretariaat, u kunt dan zien welke daar voorlopig zijn in opgenomen.

U vraagt hoe het staat met de Extended Gateway Vlaanderen. Ik denk dat we die integratieoefening

moeten afwachten. Ik kan daarover nu geen finale uitspraken doen. Ik veronderstel dat deze kaart op zijn minst volgende elementen zal bevatten: de gateways, namelijk de havens en luchthavens, de primaire en secundaire Extended Gateways, de Extended Gateways als runners-up, het multimodale hoofdnet weg, spoor en binnenvaart, en de momenteel beschikbare of geplande multimodale overslagpunten.

Vanzelfsprekend moet voor deze kaart als leidraad voor de verdere implementatie van het concept Extended Gateways bekeken worden hoe de Vlaamse overheid deze kan opnemen, rekening houdend met bestaande beleidskaders, planprocessen en initiatieven. Een aftoetsing van de afstemming en de wisselwerking met de strategische plannen voor de vier Vlaamse havens als aansturende gateways in dit concept is hierbij voor mij als minister bevoegd voor de havens van zeer groot belang. De conclusies van deze aftoetsing zullen in hoofdzaak de verdere implementatie vanuit het thema ‘gemeenschappelijke achterlandstrategie’ binnen Flanders Port Area bepalen. Deze werkwijze biedt het voordeel dat de totstandkoming van de kaart Extended Gateways Vlaanderen kan worden gekoppeld aan het reeds bestaande samenwerkingsplatform van Flanders Port Area.

Mevrouw Moerman, u bent iets vroeger met uw vragen dan de afronding, maar ik heb getracht u al wat informatie te geven. De hotspots en de secundaire hotspots zijn opgenomen in de voorlopige integratieoefening.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor het antwoord en voor het overmaken van de informatie via het commissiesecretariaat. Ik kijk met spanning uit naar 28 oktober, wanneer we een definitief rapport krijgen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
