



Vlaams
Parlement

vergadering **C29 – OPE2**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 14 oktober 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de invloed op de E40 - 2459 (2009-2010)	
Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het Brusselse IRIS 2-mobiliteitsplan en de invloed ervan op de Vlaamse pendelaars - 116 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot halvering van de E40 - 147 (2010-2011)	5
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer - 1 (2010-2011)	16
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de wegen tijdens de winter - 28 (2010-2011)	
Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het bijsturen van het sneeuw- en ijzelplanbeleid - 4 (2010-2011)	21
Met redenen omklede motie	29
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitgangspunten voor de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en het starten van een selectieprocedure voor een begeleidend consultant ter zake - 41 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken met betrekking tot de kilometerheffing - 143 (2010-2011)	29
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het IVA Fonds Stationsomgevingen - 50 (2010-2011)	36
Bijlage	38
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de uitvoering van de vier Scheldeverdragen - 120 (2010-2011)	

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het niet ontpolderen van de Hedwigepolder

- 127 (2010-2011)

Vraag om uitleg van Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de beslissing van de Nederlandse regering om de Hedwigepolder niet te ontpolderen

- 168 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de mogelijke gevolgen van de Nederlandse weigering om de Hedwigepolder te ontpolderen voor de uitdieping van de Westerschelde

- 215 (2010-2011)

38

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van groene bussen door de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn

- 101 (2010-2011)

45

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de garantie op basismobiliteit

- 102 (2010-2011)

48

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van de smartcard

- 103 (2010-2011)

49

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en de invloed op de E40
- 2459 (2009-2010)

Vraag om uitleg van de heer Sven Gatz tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het Brusselse IRIS 2-mobiliteitsplan en de invloed ervan op de Vlaamse pendelaars
- 116 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de plannen van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest tot halvering van de E40
- 147 (2010-2011)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, geachte leden, na 23 jaar dagelijks naar Brussel te rijden, ben ik enigszins een expert geworden met betrekking tot de files ten oosten van de Zenne. Ik was dan ook geïnteresseerd en tegelijk ook wat verbaasd en verbolgen toen Brussels staatssecretaris van Mobiliteit De Lille en Brussels minister-president Picqué hun plannen hebben bekendgemaakt. Die plannen hebben ook anderen de wenkbrauwen doen fronsen.

Onlangs verschenen in de media berichten over de beslissing van de regering van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om het gedeelte van de E40 van aan de ring rond Brussel tot aan het Reyerscomplex herin te richten als een soort ‘stadsboulevard’. Die laatste term is de term die de staatssecretaris heeft gebruikt. De Vlaamse automobilistenvereniging Touring heeft vrij heftig gereageerd op de berichten. Ik citeer Touringwoordvoerder Danny Smagghe: “Door het verminderen en versmallen van de rijstroken ter hoogte van Reyers, aan de ingang van de stad, zullen er ongetwijfeld meer files komen. Het project zal ook heel wat files creëren tot aan de ring, dus tot in Vlaanderen. Als men de rijstroken halveert, zal dat natuurlijk voor een verkeerschaos zorgen. Men legt een hypotheek op al die pendelaars die in de stad met de auto komen werken. Men zal de Brusselse bedrijven op die manier buitenpesten. Voor ons zijn dergelijke voorstellen onaanvaardbaar. Het is een absurd idee, waarmee we ons in de andere hoofdsteden weer belachelijk zullen maken. Het is ook compleet absurd om van een autosnelweg een woonboulevard te maken. Dat is eigenlijk het tegenovergestelde van de oorspronkelijke bestemming.”

De herinrichting van de E40 van Kraainem tot aan het Reyerscomplex zal ongetwijfeld een invloed hebben op de verkeersstromen vanuit de E40 – we hebben al vele commentaren gehoord toen we daarnet ons eerste agendapunt hebben behandeld – en vanaf de ring richting Brussel-centrum. Anderzijds zal de herinrichting de uitstroom van het verkeer naar de ring en richting Leuven extra bemoeilijken. Nu al zijn er dagelijks files van Kraainem tot Sterrebeek. Ik spreek uit ervaring. Bij de minste calamiteit gaat het verkeer stapvoets van aan het Reyerscomplex tot Bertem. Een versmalling en vermindering van de rijstroken zal zeker ook gevolgen hebben voor het verkeer in de Brusselse binnenstad. Ik denk daarbij aan het verkeer op en rond het Montgomerycomplex, aan het Meiserplein, zelfs in de Reyerstunnel en de Belliardtunnel. De gevolgen voor de pendelaars uit Vlaams-Brabant en Limburg, maar ook uit de provincie Luik, zullen dus niet gering zijn.

Minister, er is hier ook al verwezen naar de gedachtewisseling die we hebben gehad met uw Brusselse collega, minister Grouwels. Toen ging het over het Gewestelijk Expresnet (GEN).

Ik denk dat ze verbaasd was over de toch wel sceptische sfeer en zelfs de ontgoocheling die er bestond in de vergadering over het druppelsgewijs realiseren van dat GEN. Dat gebeurt als het ware schoorvoetend. Zoals u weet, heb ik ook een aantal jaren aan de andere kant gezeten. Toen heb ik Brusselse gezagsdragers zich horen afvragen waarom ze echt aan dat GEN zouden werken. Dan gaan die Vlamingen zeker niet in Brussel komen wonen, zo luidt het. Dan blijven ze in Vlaanderen en betalen ze daar hun belastingen. Willen ze gemakkelijk op hun werk geraken, dan moeten ze in Brussel komen wonen en hun bijdrage leveren aan de lasten door belastingen te betalen. Ik kan dat echter nooit bewijzen. Dat was informeel. Ik heb niets op papier. Ik denk echter dat ik vrij woordelijk citeer wat ik uit hun mond heb vernomen. Als we zien hoe traag dat GEN wordt gerealiseerd, dan zien we dat bewezen worden door de feiten.

Minister, heeft de Brusselse gewestregering overleg gepleegd met de Vlaamse Regering over de plannen om onder meer het gedeelte van de E40 van Kraainem tot aan het Reyerscomplex om te vormen tot een stadsboulevard? Zo ja, wat was het resultaat van dat overleg? Zo neen, zult u of zal de Vlaamse Regering de Brusselse gewestregering daarover interpellieren? Een andere voor de hand liggende vraag is de volgende. Welk standpunt neemt de Vlaamse Regering in ten aanzien van de plannen om de E40 tot stadsboulevard in te richten en ten aanzien van de mogelijke gevolgen voor de mobiliteit en het verkeer van of naar de grote ring en verder de E40 op, richting Vlaams-Brabant?

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Voorzitter, minister, geachte leden, de heer Keulen heeft zeer pertinente vragen gesteld. Ik wil dit in een wat ruimer perspectief bekijken, namelijk in het perspectief van het Brusselse IRIS 2-mobiliteitsplan dat onlangs bekend is geraakt en de impact ervan op de Vlaamse pendelaars.

Op 9 september 2010 werd dat mobiliteitsplan, zoals we allemaal weten, aan de wereld voorgesteld. De bedoeling is de verkeersstromen in, maar ook rond de stad grondig te hervormen. De deadline daarvoor valt voor één keer samen met een vaak door de Vlaamse Regering gehanteerde deadline, namelijk 2020. Ik wil het even hebben over de bereikbaarheid van Brussel voor de pendelaars. Het debat over de fijnmazigheid, de leefbaarheid en de verkeersstromen binnen de stad zal uiteraard wellicht in het Brusselse parlement aan bod komen. Dagelijks komen er 360.000 pendelaars naar Brussel. Dat Brusselse plan zal dus onvermijdelijk een impact hebben op de beide andere regio's. Van die mensen komt 71,5 percent uit Vlaanderen en 28,5 percent uit Wallonië. Men schat dat 21,1 percent van die mensen het openbaar vervoer gebruikt. Daaraan moet nog worden toegevoegd dat, naast die mensen die voor hun werk naar Brussel komen, er dagelijks nog 150.000 tot – op sommige dagen – 250.000 andere bezoekers Brussel aandoen. Deze discussie over verkeersstromen in en naar de stad en vooral de rand, met de vraag hoe die te bereiken en opnieuw terug te keren, is dus inderdaad aan de orde.

Het IRIS 2-plan schuift een aantal alternatieven naar voren, zoals transitparkings en tram-, metro- en busverbindingen. Er wordt ook gesproken over kilometerheffingen en zelfs over tolheffing, hoewel dat alles zich nog duidelijk in een stadium van onderzoek en vooronderzoek bevindt. Het is duidelijk dat vanuit Brussels oogpunt de nadruk ligt op de stedelijke mobiliteit, op leefbaarheid, gezelligheid en milieu. Vanuit het oogpunt van de leefbaarheid van steden valt daar zeker iets voor te zeggen, maar het is slechts een deel van het verhaal. Er worden een aantal lineaire doelstellingen vooropgesteld, namelijk 20 percent minder auto's. Men wil ook een fiets-GEN, een veilig fietssnelwegennetwerk uitbouwen. Op het einde van de vorige legislatuur hebben we daarover nog een voorstel van resolutie goedgekeurd in dit parlement. Dit sluit ook aan bij de vragen die de heer van Rouveroijs daarnet heeft gesteld aan uw diensten.

Ook wil men inzetten op de trein. De heer Keulen verwees al naar de traagheid waarmee het eigenlijke GEN wordt gerealiseerd. Dat is te wijten aan twee dingen. Er is de echte

procedureslag, waardoor vergunningen – ook op het grondgebied van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, wat natuurlijk zeer paradoxaal is – door het nimbysyndroom moeilijk kunnen worden verstrekt. Er is ook de financiële toestand van de budgetten van de NMBS en de federale regering. Dat moeten we eerlijkheidshalve durven zeggen. Ook dat heeft een bepaalde invloed op die snelheid.

Er wordt ook gesproken over het uitbreiden van de metro. Dat alles staat op het programma, maar dan rijst de vraag wie dat zal betalen. Daarover zullen we de komende weken en maanden nog interessante debatten voeren. Ook is er heel de zaak van het beter op elkaar afstemmen van bussen en trams van De Lijn op onder meer die van de MIVB en vice versa. Dat kan tot een beter openbaar vervoer in de hoofdstad leiden.

Ik kom nu terug tot de kern van mijn vraag. Het is duidelijk dat de impact van dit plan op de Vlaamse pendelaar groot zal zijn. Men wil immers het aantal verplaatsingen met het openbaar vervoer van pendelaars van en naar Brussel opdrijven tot 31 percent, terwijl dat aandeel nu 21 percent bedraagt. Op dit ogenblik is daarvoor nog niet in heel veel voorzien. Er zouden parkeerplaatsen in de stad worden geschrapt. Men zoekt naar een evenwicht tussen de leefbaarheid van de stad en haar functie als centrumstad, een zeer moeilijke oefening.

Dit is eigenlijk enigszins het spiegelbeeld van de discussie die we daarnet hadden met uw diensten. Die oefening kan onmogelijk tot een goed resultaat leiden als er geen intensief overleg is tussen de gewesten. Ik weet dat u in zekere mate overlegt met uw collega en partijgenote, minister Grouwels, maar wellicht zal dit op een bepaald ogenblik toch ook op een ander niveau aan bod moeten komen. De herinrichting van de E40 waarover de heer Keulen het had, is op zich niet opgenomen als speerpunt van IRIS 2. Het is veeleer een idee van de minister-president dat plots is opgedoken, ook tot mijn grote verrassing. Dit moet misschien toch ook op een andere manier worden bekeken. Ik hoor dat Brussel ook dergelijke ingrepen zou overwegen voor de E411. We bevinden ons echter nog maar in de overwegingsfase. Er bestaan dus allerlei plannen, maar het is maar de vraag hoe realistisch die zijn.

Minister, ik twijfel er niet aan dat u me goede antwoorden zult geven, maar ik had de vraag ook graag aan de minister-president gesteld, omdat het niet alleen gaat over functionele contacten tussen vakministers. Op een bepaald moment raakt de emmer zo vol dat er misschien een ruim overleg nodig is.

Minister, mijn eerste vraag is misschien overbodig. U bent uiteraard op de hoogte van de inhoud van het nieuwe Brusselse mobiliteitsplan. U hebt waarschijnlijk ook al met uw diensten bekeken wat de impact ervan is op de Vlaamse pendelaar. Hebt u over het mobiliteitsplan zelf recent overleg gehad met uw Brusselse evenknie of met andere Brusselse bevoegde verantwoordelijken? Men zegt ons dat een overleg – ik weet niet precies welk overleg – is vastgelopen. Wat zijn dan de precieze knelpunten? In welke mate kunt u akkoord gaan met de keuzes die IRIS 2 maakt, rekening houdend met de gevolgen voor de Vlaamse pendelaar?

Is het dossier van de Brusselse ring hieraan gekoppeld of niet? Ik kan me voorstellen dat dit wel het geval is. Het staat op zich niet in IRIS 2. Uw ambtenaren zeiden het daarnet ook: ze gaan ervan uit dat het grootste deel van de verbreding van de ring zich op Vlaams grondgebied afspeelt. Daarom maken ze vele oefeningen en is het overleg op sommige vlakken minimaal. Ik hoor sommige mensen verklaren dat ze op 8 december wel zullen zien wat het standpunt is van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest. Misschien zouden we het beter wat vroeger kennen. Enige proactiviteit zou wel van pas komen.

Mijn laatste vraag is een vraag van ruimere politieke aard. Dergelijke spanningsvelden tussen stad en ommeland zullen altijd op de agenda staan. Dat is moeilijk te vermijden, maar men kan wel proberen bepaalde dingen op te vangen in een overleg. Werkgeversorganisaties hebben dat overleg de naam Brussels Metropolitan gegeven. We hadden het daarnet over de

grote verontwaardiging in dit gremium over de versmalling van de E40 ter hoogte van Reyers, maar net zo goed zijn er Brusselse besognes. Ik heb gelezen dat de Brusselse minister van Economie, de heer Cerexhe, heeft verklaard grote vragen te hebben bij het verwezenlijken van het grote Uplacewinkelproject in Machelen. For the record, persoonlijk heb ik daar geen problemen mee. Ik denk dat we bepaalde investeringen moeilijk kunnen tegenhouden en ook dat ze een dermate grote economische impact hebben dat ze beter wel dan niet gebeuren. Ik hoorde minister Cerexhe echter zeggen dat hij een brief heeft gestuurd om daar eens overleg over te plegen, en dat dit nog altijd niet is gelukt. Misschien moet er meer worden getelefoneerd of op de BlackBerry getokkeld. We mogen dus niet alleen de splinters bij de anderen zien, maar soms ook de balk in ons eigen oog. Alleen dan zal een echte dialoog kunnen plaatsvinden. Minister, ik wil maar zeggen: er zijn altijd twee kanten aan een verhaal. Dat is onvermijdelijk.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, net als veel leden hier was ik zeer verrast toen ik de plannen van het Brusselse gewest vernam om het aantal rijstroken van de E40 te halveren. Het gaat natuurlijk over dat aspect. Het feit dat Brussel minder autoverkeer in de stad wil, is een ruimere kwestie, maar dit kwam totaal als een donderslag bij heldere hemel.

Het Brusselse gewest wil de E40 omtoveren tot een groene stadsboulevard door de weg te beperken tot drie rijvakken in de richting van het centrum en tot vier rijvakken richting Leuven. Op het breedste stuk telt de E40 vandaag zes rijvakken in elke rijrichting. Het is daar inderdaad al druk. Dat staat allemaal in het richtplan van Brussels minister-president Picqué. De totale prijs bedraagt 70 miljoen euro. Minister-president Picqué hoopt dat de werkzaamheden nog tijdens deze bestuursperiode zullen kunnen beginnen. De automobilistenfederatie Touring uitte ook reeds sterke kritiek op de plannen van Picqué. Volgens deze organisatie zullen er, zoals de heer Keulen ook al aanhaalde, door het verminderen en versmallen van die rijstroken ter hoogte van de Reyerstunnel ongetwijfeld meer files komen.

Nu, minister-president Picqué heeft zelf zijn bedenkingen daarover geuit. Volgens hem zullen er niet meer files komen op de E40. Als ik echter zie hoe druk het daar nu al is, heb ik het gevoel dat het toch wel erger zal worden en dat dit alleen maar de verkeerschaos zal bevorderen. Op die manier legt het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest een hypotheek op al die pendelaars die met de auto komen werken. De gevolgen van die plannen zullen ook tot ver in Vlaanderen merkbaar zijn.

We hebben gehoord dat er over de plannen voor de ring op Vlaams grondgebied een goed overleg met Brussel is geweest, maar omgekeerd is het blijkbaar niet zo evident.

Minister, wat is de stand van zaken voor het richtplan? Bent u ervan op de hoogte? Hebt u al overleg gehad met uw Brusselse collega? Zo ja, welke conclusies zijn er? Zal men in Brussel ook rekening houden met de nefaste gevolgen die het plan voor Vlaanderen kan hebben? Als er nog geen overleg is geweest, is er dan een gepland? Wat is uw mening over het plan? Heeft uw administratie al onderzocht welke gevolgen er zullen zijn voor het verkeer in Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Van Rompuy heeft het woord.

De heer Eric Van Rompuy: Voorzitter, ik heb me daarstraks al aangesloten bij de betogen. Het kwam mij niet zo als een verrassing over in die zin dat de Brusselse regering al een hele tijd een studie doet over de omgeving van het Reyerscomplex. Als u via Sint-Stevens-Woluwe Brussel binnenkomt, dan zijn er aan de rechterkant heel wat bedrijven waar men nu een woonzone wil maken. Men wil ook de Leuvensesteenweg – een baan van het Meiserplein tot in Leuven – op zijn grondgebied omvormen tot een soort woonerf. Die regio wordt dus voorbestemd voor wonen. Een jaar geleden heeft een studiebureau aan de gemeente Zaventem de vraag gesteld voor een grote parking op het grondgebied van Zaventem. De Brusselse tram heeft er een grote stelplaats, net als men Evere binnenkomt. Daar wil men dus

een woonzone van maken en in Zaventem, naast de E40, wil men een grote parkeerruimte maken, ook voor bussen van de TEC.

Die zaak is dus blijkbaar wel zeer grondig bekeken. Ik ga niet herhalen wat daarnet is gezegd, maar als men dat doet, als men die stadsboulevard bij het binnenkomen van Brussel ter hoogte van het Reyerscomplex afsluit, dan heeft het optimaliseren van de ring geen enkele zin. Kilometers verder gaan de files bij het binnenkomen van Brussel al beginnen.

Minister, is er overleg gepleegd? Het is goed om dat nu te doen. We kennen Brussel en het Brussels gewest. Ze zijn met zichzelf bezig. Ze beschouwen dat onmiddellijk als een communautaire kwestie. Ik heb anderhalve maand geleden tijdens de onderhandelingen met Moureaux, Milquet en Picqué meegemaakt dat Moureaux zei: “Mais le ring, je veux une concertation sur le ring.” Hij wil geen bijkomende op- en afritten op de ring omdat Brussel anders geïsoleerd raakt. De Brusselse burgemeesters protesteren ook voortdurend tegen alle mogelijke MER-rapporten over de ring.

Minister, ik denk dat u dringend, ook van het Brussels gewest, moet weten waar men naartoe wil. We hebben daarnet de analyse van de administratie gehoord dat 50 tot 60 percent van het verkeer, verkeer in de richting van Brussel is. Bijna twee derde van het verkeer op de autosnelweg is dus pendelverkeer naar Brussel. Als men de sluis afsluit, dan is de chaos enorm. De vele miljoenen die men wil investeren in het optimaliseren van de ring, zijn dan weggegooid geld.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Voorzitter, het lijkt alsof we al in een confederaal land leven, waarbij elke regio of elk gewest zijn beleid uitvoert zonder zich rekenschap te geven van de effecten in de andere gewesten.

Minister, was u op de hoogte, niet alleen van de plannen die uiteindelijk uit de bus zijn gekomen, maar ook van de onderliggende studies die daaraan ten grondslag lagen? Ik verneem dat er mobiliteitsstudies zijn uitgevoerd waaruit zou blijken dat die versmalling ter hoogte van het Reyerscomplex niet zou leiden tot extra file. Weet u daarvan? Kent u die studie? Bent u daarvan op de hoogte gebracht?

Ik zou ook een aanbeveling willen doen. Ik heb uit het vorige agendapunt begrepen dat er in december een stuurgroepvergadering zal plaatsvinden waar de verschillende scenario's die zullen worden bestudeerd voor het oplossen van de congestieproblematiek op de R0, moeten worden getrancheerd. Ik hoop dat dat in een consensus met alle betrokkenen kan gebeuren en dat men op dat moment weet welke combinaties en welke scenario's men verder moet laten doorrekenen op de milieueffecten, op de maatschappelijke kosten en baten, zodat er achteraf geen discussie is of dat men een hele procedure van 'rework' moet doen, met alle tijdverlies van dien.

De voorzitter: De heer Van Hauthem heeft het woord.

De heer Joris Van Hauthem: Voorzitter, er is al veel gezegd. Ik heb een beetje dezelfde vraag.

Collega Van Rompuy heeft uiteraard een punt. Als Brussel dit doet, dan mogen er nog zoveel studies over de optimalisering van de ring worden gemaakt, maar dan zal het effectief weinig zin hebben.

Minister, hebt u dat plan, gecombineerd met het plan van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om ook het autoverkeer met 20 percent te verminderen, al onderzocht?

Tot slot heb ik nog een bedenking. Mijnheer Van Rompuy, u hebt gelijk dat Brussel dat misschien meteen communautair bekijkt. Dat is juist, maar in de Brusselse regering, die paritair is samengesteld, zitten toch ook nog altijd een aantal Vlamingen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik herinner me ook de uitspraak van de inleiders van vorig punt: “We beginnen met het stuk van de R0, omdat het op Vlaams grondgebied ligt en omdat het een Vlaams dossier is. We bekijken dus niet de ring in zijn geheel.” Dat zegt veel over onze manier van werken, over de relatie Vlaanderen-Brussel, maar ook over onze kijk op mobiliteit, die onvolledig is.

Ik steun de vraag van mijn collega's. Ik heb hier een beslissing van de Brusselse regering van oktober 2008. Ik lees een zin voor: “(...) belast de minister-president ermee aan zijn Vlaamse ambtgenoot de oprichting te vragen van een interregionale werkgroep voor overleg tussen de beide regeringen waarbij ook de ministers van Mobiliteit en Leefmilieu worden betrokken.”

Het was een beslissing die betrekking heeft op de mobiliteit op de R0, maar ik mag er toch van uitgaan dat die ook betrekking zal hebben op het IRIS 2-mobiliteitsplan zoals dat recent is voorgesteld?

Nu doen alsof er geen overleg is geweest, met deze beslissing op tafel, zou me ten zeerste verwonderen. Minister, heeft dat overleg het voorbije jaar inderdaad plaatsgehad?

De heer Jan Peumans: De heer Peeters citeert uit een Brusselse regeringsbeslissing van 23 oktober 2008 betreffende een advies op de kennisgevingsnota voor de plan-MER betreffende de optimalisering van de Brusselse ring.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, als men spreekt met de Brusselse verantwoordelijken over hun plannen voor het Reyerscomplex, dan worden de effecten op het verkeer komende van Leuven, nogal geminimaliseerd en gaan ze vooral in op de leefbaarheid voor de mensen die vlak bij de E40 wonen. Zodra je de brug van Kraainem voorbij bent, staan er inderdaad heel veel appartementsgebouwen zeer dicht bij de autostrade. Dat is een van hun uitgangspunten: de leefbaarheid voor de mensen die in Brussel en in het Brusselse wonen. Ik denk dat het dan aan ons is om hen eventueel op alternatieven te wijzen zoals groene schermen, tunnels enzovoort, om leefbaarheid te combineren met bereikbaarheid van een grote stad. Anders zullen we in Vlaanderen ook in de problemen komen.

Minister, ik deel de mening van mevrouw De Knop, die zei dat we voor de Vlaamse Rand – ik zou het willen opentrekken naar Vlaams-Brabant – samen met Brussel een groot masterplan voor mobiliteit – multimodaal, vervoer, verkeer – zouden moeten opstellen. Ik zie de voorzitter zuchten. We kennen er zo een in Antwerpen, maar in feite is het wel nodig. Er is nu het Gewestelijk Expresnet (GEN), het IRIS 2-plan, het Strategisch Actieplan voor de Reconversie en Tewerkstelling in de Luchthavenregio (START) en ik weet niet wat nog allemaal. Zelfs onze gouverneur heeft een Brussel-Brabant-Netplan. Er zijn enorm veel plannen die min of meer op elkaar zijn afgestemd, maar toch is het verwarrend.

Een groot mobiliteitsplan voor de hele regio zou wel mooi zijn om samen aan te werken in deze voor de rest zeer moeilijke staat.

De heer Jan Peumans: Dat zuchtje van mij heeft te maken met het GEN-project. Begin jaren 90 is men begonnen met de studies voor het GEN. Het is nu 2010. Waar zitten we met het GEN-project? Als men had uitgevoerd wat er toen was beslist, dan stonden we al een heel stuk verder. Er is het Brussel-Brabant-Net. Er komt dan een Mobiliteitsvisie 2040. Ik kan het soms niet meer volgen, maar dat zal wel aan mijn leeftijd liggen.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik zal misschien beginnen met wat de heer Peeters zei – en dat heeft niets met persoonlijke voorliefdes te maken.

Hij verwees naar een beslissing van oktober 2008 die betrekking had op de vraag tussen ministers-presidenten naar de oprichting van een interregionaal overleg. De aanleiding was een advies dat moest worden gegeven op een kennisgeving van de plan-MER die nu loopt. De uiteenzetting die u daarnet over de mobiliteitsstudie hebt gekregen, is eigenlijk de uitvoering van een stap in de plan-MER.

Wat moet je doen als je een project wil starten? Sommigen zeggen dat het eenzijdig Vlaams is, wat eigenlijk niet helemaal correct is. Er zijn gemengde procedures die niet op elkaar zijn afgestemd: er is een stukje waar Brussel eigenaar van is en een stukje waar we gemengd eigenaar van zijn. We moeten de procedures op elkaar afstemmen. Maar het was ook nuttig om in Zaventem, waar we eigenaar zijn, al de eerste werken te doen.

De Brusselse regering heeft toen gezegd – en ik vond dat wel verstandig – dat het nuttig zou zijn om het interregionaal overleg – dat al bestond – te intensifiëren. Op 3 februari van dit jaar heb ik in een vlaag van enthousiasme een persbericht de wereld ingestuurd. We hebben een Vlaams-Brussels ministerieel overleg Interregionale Mobiliteit opgericht. Ikzelf ben als bevoegd minister van Mobiliteit en Openbare Werken aangeduid evenals collega Grouwels, die bevoegd is voor Openbare Werken, maar niet voor Mobiliteit. Het is natuurlijk niet mijn keuze. Iedereen vaardigt af wie hij graag afvaardigt.

De ambtenaren zijn er volop mee bezig en overleggen in een goede sfeer. Welke thema's hebben we afgebakend? We gaan de fietsroutes afstemmen. Daarnet heeft er hier ook iemand gezegd: er zijn de auto's en de bussen, maar er zijn ook de fietsen. Ik ben me daar zeer goed van bewust. We hebben toen een lijst met knelpunten opgemaakt die moeten worden opgelost. Men zegt me dat ik niet alles mag bekijken door de bril van Vlaanderen want dat Brussel ook goede dingen doet waarbij Vlaanderen niet kan volgen in de opvolging. Ik ben het daarmee eens. Je moet met een onbevangen blik kijken als je knelpunten op elkaars grondgebied wil oplossen.

Bij de samenwerking tussen De Lijn en de MIVB is het de bedoeling dat het beter wordt voor de pendelaars, dat de verkeersdruk vermindert en dat de leefbaarheid verbetert. Over IRIS 2 is al heel wat gezegd. In de commissie waar de ambtenaren samenkomen, pleegt men ook overleg. We hebben allebei ons plan. De voorzitter heeft het ook gezegd. Ook in Vlaams-Brabant hebben we plannen over hoe we vinden dat het openbaar vervoer moet worden georganiseerd. Alles is nu georganiseerd in de vorm van een octopus richting stad. We moeten er echter voor zorgen de draden daarrond sterker te maken. Dat is de visie van De Lijn, die voor mij en heel wat mensen bijzonder waardevol is. Dat zit daar. We proberen de knelpunten te detecteren en te zoeken hoe we elkaar kunnen vinden voor wat het openbaar vervoer betreft.

De reorganisatie van de Brusselse ring is zeer belangrijk. Brussel is met van alles bezig. Juist omdat iedereen met van alles bezig is en we werken in functie van realisaties en niet van plannen die elkaar tegenspreken, is dat overleg daarop gericht. We hebben afgesproken zeer nauw te overleggen. Ik steek de hand in eigen boezem. Ik heb vorig jaar een foutje gemaakt. Ik neem de politieke verantwoordelijkheid op mij. Dat MER werd bekendgemaakt tijdens de vakantie. Iedereen stond op zijn achterste poten. We hebben dat rechtgezet en zijn opnieuw begonnen met de hele procedure. Ik had beloofd dat de mobiliteitsstudie klaar zou zijn tegen de zomer. Die was klaar. Had ik gevraagd die naar de gemeenten te sturen in juli of augustus, dan had men me weer verdacht van allerlei slinkse manoeuvres. Dat was niet de bedoeling. We hebben gewacht tot iedereen weer hyperactief was. Het is goed op tijd gebeurd. De studie is trouwens nog geen 2 maanden oud. Mijnheer Peeters, de beslissing is genomen. Dat overleg is opgestart. Er zijn drie of vier groepen die daarrond werken.

Dat neemt niet weg dat ik net zoals u verbaasd was toen de Brusselse minister-president begin september zijn richtplan Reyers voorstelde. Er is een overleg, we horen en zien elkaar, als er iets is, bellen we. Ik hoor echter van alles over dat plan. Ik kan me indenken dat er grote studies over zijn gemaakt. Wij ook zijn met van alles bezig. Maar plots is daar een plan. Ik heb het daarnet nog eens nagevraagd: mijn diensten noch ikzelf werden daarover formeel of zelfs maar informeel over geconsulteerd. We hebben de uitwerking niet gezien. Er is geen formeel overleg geweest. Nadat we er kennis van hadden genomen, heb ik gereageerd en gezegd dat het ernstig was, niet in de zin dat ik kwaad ben. Het gaat om een plan waarvan iedereen het erover eens is dat het sowieso een impact zal hebben op hetgeen waarmee we

bezig zijn. U noemt het een verbreding; ik heb het over een reorganisatie, een optimalisatie van de ring.

Vooraleer ik enige commentaar geef, zou ik dat plan graag even zien en zou ik daarover graag overleg plegen. Op 13 september heb ik een brief geschreven naar minister Grouwels met de vraag me een kopie van dat plan te bezorgen. Men kan wel zeggen dat ik het van de website had kunnen halen. Zo werkt dat niet. Er bestaan regels. Ik verwijs naar een pak dossiers uit het verleden. Als men een beslissing wil nemen die potentieel een effect heeft op een ander gewest, dus ook het Waalse Gewest en zelfs de buurlanden, dan moet er een consultatie volgen en moet er overleg worden gepleegd. Maar zelfs zonder die formele procedure is er al een interregionaal overleg en moet de zaak op dat forum bekeken worden. Dat is echter nog niet gebeurd.

Ik heb dan op het laatste interregionaal Vlaams-Brussels overleg voor mobiliteit, dat vorige week heeft plaatsgevonden, om meer informatie gevraagd. We hebben een afspraak dat we tijdens het volgende overleg ten gronde inzoomen op het statuut. Ik weet niet wat het statuut is. Is het een visienota waarrond we nu kunnen discussiëren? Ik heb er geen idee van. Vergeef me, maar ik kan vandaag niet zeggen wat ik chic en niet chic vind. Ik zou dat graag eens rustig met Brussel willen bespreken.

Er werd gevraagd of er een effect zou zijn op de ring. U hebt ook de krantenartikels gelezen. Op het eerste gezicht zal dat absoluut een effect hebben. Ik wil dat echter grondig doornemen en bespreken met de collega's. Minister Grouwels is afgevaardigd of gemandateerd in het kader van het regionaal overleg. Ik denk dat het de heer Gatz was die zei dat om veel meer gaat dan openbare werken en mobiliteit. Ik ben het daar eigenlijk mee eens. Ik heb zelf een mandaat om naar dat interregionaal overleg te gaan. Voor mij is het van belang dat ik spreek met partners die ook gemandateerd zijn. Als men dat liever met drie of met twee ministers doet, is dat voor mij allemaal goed, als we maar kunnen komen tot een volwassen dialoog, waarbij alle deelnemers ook gemandateerd zijn. In Brussel zijn die bevoegdheden gesplitst. Mobiliteit en Openbare Werken zijn twee aparte bevoegdheden. Voor mij is dat allemaal gelijk, als we daarover maar ten gronde kunnen spreken.

Ik ken de inhoud van dat plan net zo goed als u allen. Mijnheer Gatz, u weet wellicht beter dan ik dat het IRIS 2-plan een update van het Gewestelijk Vervoersplan is, het IRIS-plan van 1998. Daarin zijn een aantal doelstellingen en acties opgenomen die ondernomen moeten worden op alle mobiliteitsvlakken: ruimtelijke ordening, milieu, parkeermogelijkheden, persoonlijke veiligheid, mobiliteit van bedrijven en de leefkwaliteit. Dat plan vormt het mobiliteitsonderdeel van het Gewestelijk Ontwikkelingsplan op basis van de keuzes die ingebed zijn in een logica van duurzame ontwikkeling. IRIS 2 ligt in de lijn van die filosofie. Dat is ook logisch, want er wordt voortgebouwd op het eerste plan. Het kreeg wel een nieuw elan. Het plan werd goedgekeurd door de Brusselse regering. Bij de voorbereiding werden we niet betrokken. Het komt wel aan bod in het interregionaal overleg.

Op 3 februari 2010 werd het startschot gegeven voor het Vlaams-Brussels ministerieel overleg. Ik heb u gezegd wat de doelstellingen zijn. Voor wat het openbaar vervoer betreft, werd er een werkgroep Aanbod opgericht met de bedoeling om het aanbod van het openbaar vervoer van de MIVB en De Lijn maximaal op elkaar af te stemmen. De werkgroep komt sinds februari maandelijks bij elkaar. Dat is dus nog niet zo lang. Wij hebben de Mobiliteitsvisie 2020, Brussel heeft IRIS 2. De bedoeling is die mobiliteitsvisies zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen. Ik kan niet zeggen dat ik van niets weet en dat ik bij niets betrokken ben. Het is juist de bedoeling na te gaan hoe we planmatig een goede basis vormen om dat openbaar vervoer op te bouwen. Men meldt me dat de sfeer constructief is. Ik heb in elk geval geen berichten gekregen over frustraties. Voor mij is het echter pas constructief als de eieren gelegd zijn. Ik zal niet nog maar eens over de kip en het ei beginnen, anders krijg ik problemen. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

Ik ben niet te beroerd om soms quotes van anderen over te nemen.

We moeten alert zijn. Men is on speaking terms. Vorig jaar zei men me soms dat het niet ging, dat men niet goed kon discussiëren. Dat is nu niet het geval.

De ambitie is ook de ambitie van Vlaanderen, namelijk het geven van de nodige stimuli aan het openbaar vervoer. Daar kan ik perfect mee leven. Ook met de verplaatsingen met de fiets kan ik leven. Het gaat erom hoe we de verliesuren bij het openbaar vervoer kunnen verminderen en ervoor zorgen dat de doorstroming wat makkelijker verloopt. Het lijkt me goed dat we daar samen over discussiëren.

In de Mobiliteitsvisie 2020 van De Lijn wordt het Gewestelijk Expresnet (GEN) rond Brussel bevestigd. U weet dat wellicht allemaal. Er is het lightrainsysteem. Het lightrailsysteem moet door de trammaatschappijen gerealiseerd worden. Een verdere uitbouw van het regionale streekvervoer en het voorstedelijk vervoer is noodzakelijk. Ik heb daarnet ook gezegd dat men de horizontale assen niet mag vergeten. Dat gaat over enorm veel. Brussel is belangrijk. Maar het gaat over meer dan alleen maar Brussel. Er zijn ook de horizontale assen, waaraan we toch voldoende aandacht moeten schenken.

De heer Van Rompuy had het over de grootschalige parkings. Ik ben daar wat bezorgd over. Dat punt moeten we toch eens grondig bediscussiëren. Het aanleggen van een grote park-and-ride in een gebied dat nu al congestiegevoelig is, mag er niet toe leiden dat er een zenuwachtige beweging ontstaat doordat iedereen naar die parking trekt en dan weer vertrekt. Dan creëert men een verkeersonveiligheidsprobleem. Dat is nog voer voor discussie. Ik wil er ook niet op vooruitlopen. De Lijn stelt als alternatief voor rond de regio kleinere park-and-rides te organiseren, waardoor het verkeer minder wordt geconcentreerd op één plaats. Op die manier kan men dus meer spreiden, waardoor de druk in een ruimer gebied wat wordt verminderd.

Ik ga nu over naar het andere plan, de optimalisatie van de Brusselse ring. Door het feit dat we het op het interregionaal overleg hebben over fiets, openbaar vervoer en auto, nemen we de drie elementen altijd mee in de discussie. Theoretisch beschouwd, hebben we binnen het interregionaal overleg alle hefboomen om ten gronde te discussiëren over de problemen en ze te beantwoorden. Mijnheer Keulen, u zei dat u verrast was. Ik heb u net gezegd dat ik dat ook was. Ik ga ervan uit dat bij een dergelijk breed overleg de zaak mee wordt opgenomen in dat forum. Dat is ook de reden dat ik een brief heb geschreven naar minister Grouwels. Als er moet worden bijgestuurd in het overleg, als het sneller op het ministerieel niveau moet worden gebracht, dan is dat goed voor mij. Ik wil gerust elke week samen zitten met Brussel als we daardoor sneller vooruit kunnen gaan. Het is wel een beetje jammer dat men er plots mee wordt overvallen. Ik wil niet in discussies verzeild geraken over zaken waarvan men het statuut niet goed kent.

Er werden een aantal vragen gesteld over het plan-MER. Ik probeer het niet te veel vanuit het Vlaamse perspectief te bekijken. Ik heb hier echter een aantal kritische opmerkingen gehoord ten aanzien van de mensen die hier de presentatie hebben verzorgd. We zitten in de fase van het milieueffectenonderzoek voor een optimalisatie van de ring deel 1, met de vraag om ook de effecten op het geheel te onderzoeken. De cel MER heeft ons opgedragen om een aantal scenario's te onderzoeken. Een aantal van die scenario's hadden we al op tafel gelegd. Andere waren echter gekomen uit de eerste publieksronde. Als men die opdracht krijgt, dan moet men die uitvoeren. De mensen hebben zich aan de opdracht gehouden en dat zo goed mogelijk trachten te doen. Is daarmee de kous af? Nee. In december zou er een plenaire vergadering zijn. Wil dat zeggen dat het niet nuttig zou zijn dat ik vooraf bilateraal een aantal zaken uitklaar? Nee, ik zou dat zeer graag doen. Ik denk dat we dat binnen het interregionaal overleg perfect kunnen doen. Die mobiliteitsstudie wordt daar ook bekeken. We zullen wel in een plenaire vergadering bepalen welke scenario's we behouden. Het is dan de bedoeling om de milieueffecten op die scenario's te bekijken. U weet dat er nog een aantal extra mobiliteitsmaatregelen perfect meegenomen kunnen worden. U kunt nu wel zeggen dat er weer gestudeerd en gestudeerd wordt, maar het zijn wel zaken die moeten gebeuren en die

nog niet gebeurd zijn. Ik moet het doen en ik probeer met de nodige kordaatheid stappen vooruit te zetten.

Kan ik u vandaag een garantie geven dat het overleg zoals het vandaag loopt voldoende is? Ik zit vandaag met een ei. Ik kan dat vandaag niet bevestigen. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Geef toe dat ik het ver gebracht heb als kip. *(Gelach)*

Ik ben vandaag ook over enkele zaken bezorgd. Ik denk dat ik de zaak best bilateraal uitklaar met minister Grouwels. Geef me nu de kans om dat gesprek rustig te voeren. Als blijkt dat het overleg moet worden opengetrokken, zonder dat we het resultaat uit het oog verliezen, dan zal ik ook niet te beroerd zijn om dat te doen.

Voor mij is het vooral van belang dat we niet worden geconfronteerd met nieuwe zaken die ervoor zorgen dat wat we doen overbodig is. Vandaar het interregionaal overleg dat sinds februari is opgestart en waarbij we alle hefboomen in handen hebben om met elkaar overleg te plegen. We moeten echter ook consequent zijn. Wanneer men voortdurend nieuwe dingen uitvindt, dan geraakt men nooit vooruit. Dat heb ik al ondervonden. Soms moet men zich houden aan de keuze die men heeft gemaakt. U kunt me verwijten dat ik niet snel genoeg een keuze maak. Mijn hoofdprioriteit is het scheiden en optimaliseren van de verkeersstromen. Dat vraagt op sommige plaatsen een gevoelige aanpassing van de infrastructuur. Daarbij proberen we wel rekening te houden met alle zorgen die worden geuit. In grootstedelijke gebieden zijn er sowieso moeilijkheden want de visie van een stad is altijd een beetje anders dan de visie van de rand. Ik zal al het mogelijke doen om in de komende weken en maanden het overleg te intensifiëren en eventueel, indien nodig, bij te sturen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u verwijst naar het systematische overleg over mobiliteit en infrastructuur in het algemeen. Ik plaats toch wat vraagtekens bij de kwaliteit van dat overleg. Wanneer echt belangrijke dossiers in de pijplijn zitten en beslissingsrijp zijn, dan worden die blijkbaar niet besproken op dat structureel intergewestelijk overleg. Ik zou me daar kwaad over maken. Dat is toch lachen met de mensen. Er wordt permanent vergaderd maar bepaalde zaken die een echt zware impact hebben op het dagelijkse leven van de Vlamingen, moet u wel uit de krant vernemen. Dat is niet serieus. Ik zou daar heel zwaar aan tillen indien ik op uw stoel zou zitten. De Brusselse minister van Openbare Werken, mevrouw Grouwels, een partijgenote van u, had toch de fair play kunnen hebben en u kunnen zeggen dat er iets op komst was.

Wij hebben dit begin september vernomen via de media. We zijn bijna anderhalve maand verder. Intussen hadden de Vlaamse Regering en de Vlaamse administratie via websites of andere toch al een iets formeler standpunt kunnen innemen dan tot nu toe is gebeurd.

De voorzitter: De heer Gatz heeft het woord.

De heer Sven Gatz: Minister, wat uw inspanningsverbintenis aan mijn adres betreft, om mij gerust te stellen, moet ik u een hoge score geven. Natuurlijk moeten we op een bepaald moment ook een aantal resultaten afwachten waar u niet alleen verantwoordelijk voor bent. Die datum van 8 december lijkt me wel van belang. U hebt gezegd dat u niet zo lang zult wachten en dat u voordien de nodige contacten zult nemen. U hebt ook gezegd dat het overleg globaal gezien wel werkt. De dikke b mol die de heer Keulen maakt, horen we in elk geval nog altijd nazinderen. Het werkt dus wel maar op sommige cruciale momenten misschien ook niet. U zegt ook dat het overleg constructief is. Daar kan ik alleen op een positieve manier akte van nemen. Ik hoop dat het overleg onder technici enerzijds en op politiek niveau anderzijds van dien aard is dat de IRIS 2-plannen en de Vlaamse plannen om de mobiliteit in goede banen te leiden, op elkaar worden afgestemd.

Wat de verbreding, of zoals u het zegt, de reorganisatie van de ring betreft, moeten op een zeker moment beslissingen genomen kunnen worden. Ik ben het niet eens met de collega's die zeggen dat het volstrekt geen zin heeft om over de verbreding van de ring te discussiëren wanneer we in de Brusselse binnenstad worden geconfronteerd met problemen van doorstroming. Ik ben het ermee eens dat dit de zaken niet vergemakkelijkt. Wanneer het echter de bedoeling is om het doorgaand verkeer op de ring te scheiden van het lokaal verkeer, dan is de verbreding van de ring een nuttige en goede investering, minstens om het doorgaand verkeer weg te halen van de druk die er nu al is op en rond de lokale situatie.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik heb de indruk dat dat overleg nogal eenzijdig verloopt. Dat blijkt toch wanneer dergelijke belangrijke dossiers niet aan Vlaanderen worden meegedeeld. Ik hoop dat het IRIS 2-plan, waarin staat dat er 20 percent minder autoverkeer naar de stad zou worden gehaald, zal worden opgenomen in het verhaal van de optimalisatie van de ring. Men kan niet blijven studeren en rekening houden met elke wending. Het is echter een trend waarmee Brussel wil doorgaan. Daartoe zullen een aantal maatregelen worden genomen. De algemene tendens zal zijn dat er minder autoverkeer zal worden toegelaten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voor mij zijn er twee zaken van belang. We hebben een interregionaal overleg waarmee we proberen visies die zijn goedgekeurd in een regering, met elkaar te verzoenen. Voor de Brusselse ring willen we de juiste opties nemen. Dat moet een optie zijn waar we beiden mee kunnen leven. Ik heb vandaag geen reden om een boycot te vermoeden. Mijn fundamentele vraag is wat het statuut is van dat Reyersplan. Wanneer men nu zegt dat dit te nemen of te laten is, dan zal ik me beginnen opjagen. Wanneer het echter gaat om een visienota, een streefbeeld of iets dergelijks, waarover we dus nog kunnen nadenken, dan is dat iets helemaal anders.

Mijnheer Keulen, u zegt dat het intussen oktober is en dat er nog altijd niets is gebeurd. Dat is niet helemaal juist maar ik ben daarin misschien niet duidelijk genoeg geweest. Ik heb een brief gestuurd naar Brussels minister Grouwels, die op het principieel overleg is voorgelegd. Het is de bedoeling om nog deze maand een volgende principieel overleg te organiseren. Dat hoeft niet per se een politiek overleg tussen ministers te zijn. Het is belangrijk uit te klaren wat het statuut van dat plan is en hoe dat plan aansluit op het E40-plan. Wanneer blijkt dat er knelpunten zijn die haaks staan op het E40-plan, dan veronderstel ik dat ik daarvan op de hoogte zal worden gebracht. Ik vind het belangrijk om dit principieel overleg een kans te geven. U zult me daar ongetwijfeld over ondervragen in november. Ik zal de voorzitter laten weten wanneer dat principieel overleg plaatsvindt. Ik kan daar dan feedback over geven in de commissie.

Ik gooi de dingen hier op tafel. Wanneer ik dit in de krant heb gelezen, dan zeg ik dat hier ook. Ik ben echter niet zo kwaad of depressief geworden dat ik nu de indruk heb dat men niet meer zou willen praten. Ik wil daar nu ook geen zaak van maken. Op het volgende overleg moet daar wel serieus over gepraat worden en moet de nodige tijd worden genomen om na te gaan welke visies er al dan niet met elkaar verzoenbaar zijn.

De voorzitter: Het incident is gesloten

■

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toegankelijkheid van het openbaar vervoer
- 1 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Op donderdag 23 september werd op verschillende plaatsen in Vlaanderen actie gevoerd door de seniorenvereniging OKRA. Onder de titel 'Elke reiziger heeft ook recht op toegankelijk, voldoende en stipt openbaar vervoer', klagen zij een aantal wantoestanden aan. Hoewel De Lijn al vele inspanningen heeft gedaan om het openbaar vervoer toegankelijker te maken, blijven senioren vooral klagen over de slechte haltes door het ontbreken van zitbanken of beschutting tegen guur weer, alsook over te smalle en hellende voetpaden ter hoogte van de haltes. Er zijn ook klachten over de slechte toegankelijkheid van het openbaar vervoer voor rolstoelgebruikers, de slechte toegankelijkheid van metrostations enzovoort.

In de stad Antwerpen is vooral het metronetwerk al goed uitgebouwd, ook voor rolstoelgebruikers. Toch blijkt dat de metrostations niet altijd toegankelijk zijn voor rolstoelgebruikers. Dit vormt dus een belangrijk obstakel, dat zeker een dringende oplossing vraagt.

Uiteraard zijn De Lijn en het Vlaamse Gewest niet alleen verantwoordelijk voor de soms slechte kwaliteit van de openbaarvervoerhaltes. Ook gemeenten dragen mee verantwoordelijkheid in de uitbouw van degelijke halteaccommodatie en degelijke voetpaden. De halteaccommodatie wordt geplaatst op vraag van de gemeentebesturen en in grote mate gesubsidieerd door De Lijn. Het verder uitbouwen van goede halteaccommodatie voor het openbaarvervoersnet hangt echter in grote mate af van het initiatief van de betrokken gemeenten die de halteaccommodatie mee moeten financieren. Hier wringt al een eerste schoentje. Bij de uitbouw van het basismobiliteitsnetwerk zijn er vele haltes bij gekomen waardoor vele gemeenten genoodzaakt worden om te investeren in halteaccommodatie, terwijl dit mijns inziens een taak is van de Vlaamse overheid of van De Lijn, dus diegenen die het openbaar vervoer aanbieden. De gemeenten hebben trouwens weinig inspraak waar een halte moet worden ingeplant.

Wat de metro's betreft, ontbreekt er duidelijke informatie. Ik heb vorige week zelf nog de metro genomen. Als ik niet had gezocht naar de haltes via de lichtjes, dan had ik niet geweten in welke richting ik moest gaan. Wat de reisinformatie betreft, is er dus nog verbetering mogelijk.

Waarvoor de gemeenten wel verantwoordelijk kunnen worden gesteld, is de kwaliteit van de voetpaden ter hoogte van de afstopplaatsen. Maar ook hier is een grondig overleg met De Lijn nodig. Ik hoor vele signalen van gemeentebesturen die niet tevreden zijn over de samenwerking met De Lijn. Het is nochtans de enige manier om een degelijk toegankelijk openbaar vervoer te kunnen aanbieden aan elke reiziger.

Minister, waarom moeten gemeenten het initiatief nemen om halteaccommodatie in te richten op hun grondgebied? Kan De Lijn dit niet in eigen beheer organiseren en een aanvraag tot plaatsing indienen bij het gemeentebestuur?

Bestaat er een overleg met de gemeentebesturen om de haltes, met andere woorden de op- en afstopplaatsen beter in te richten? Op welke manier wilt u dit overleg beter organiseren?

Hoe wilt u de metrostations toegankelijker maken voor rolstoelgebruikers gelet op de goede toegankelijkheid voor rolstoelgebruikers van het metronetwerk?

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Ik had over dit onderwerp een gelijkaardige vraag ingediend, maar omdat mevrouw Van den Eynde deze vraag al had ingediend, is de mijne afgewezen.

Minister, vindt u dat De Lijn voldoende vooruitgang boekt inzake de toegankelijkheid van de bestaande infrastructuur voor personen met een handicap? Ik verwijs ook naar de plannen op dat vlak van uw voorganger, mevrouw Van Brempt.

In de verschillende antwoorden op parlementaire vragen legden uw voorgangers en uzelf een groot deel van de verantwoordelijkheid bij de gemeenten en het Agentschap Wegen en Verkeer. Mevrouw Van den Eynde heeft daarnet al gezegd wat de pijnpunten zijn in dat verband. Ik zal ze hier niet herhalen. Zou het niet nuttig zijn dat er een monitoring komt van de omgevingswerken rond haltes, dit om ervoor te zorgen dat de doelstelling van De Lijn om te evolueren naar een toegankelijk openbaarvervoersnet, effectief wordt uitgevoerd? Door te focussen op de relevante openbare werken van andere overheden zou De Lijn haar toegankelijkheid sterk kunnen verhogen.

Verder, is er binnen De Lijn voldoende aandacht voor dit thema? Is het opportuun om in dat kader een specifiek aanspreekpunt of een coördinator aan te stellen, een zogenaamde toegankelijkheidsambtenaar? Ik verwijs in dit kader ook naar bijvoorbeeld het Spartacusproject voor Limburg. Op het hele nieuwe lightrailtraject tussen Hasselt en Maastricht zou slechts één halte toegankelijk zijn voor de minder mobiele reiziger. Dat is een klacht van de Katholieke Vereniging Gehandicapten (KVG) en de Vlaamse Federatie van Gehandicapten (VFG). Ik vraag me af of dit werkelijk zo is of niet.

In welke mate wordt er bij het aanpakken van ontoegankelijke haltes effectief rekening gehouden met de vraag van gebruikers? In hoeverre is deze mogelijkheid om dit door te geven aan De Lijn voldoende bekend bij de doelgroep?

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, wat betreft de kern van de zaak kan ik me aansluiten bij voorgaande sprekers. Toegankelijkheid is essentieel, zowel in de brede zin, het aangenaam en aantrekkelijk maken van het openbaar vervoer, als in de enge zin, de echte fysieke toegankelijkheid voor ouderen, personen met een handicap en personen met een kinderwagen.

Ik ben het eens met mevrouw Van den Eynde dat er heel veel haltes nog niet aan voldoen. Wanneer je buiten de hoofdwegen gaat, sta je vaak in de kou en in de regen. Ik ben het er minder mee eens om die verantwoordelijkheid bij De Lijn te leggen. Die verantwoordelijkheid zit goed bij de gemeenten omdat de gemeenten worden aangesproken door hun inwoners over waar die haltes aan moeten voldoen. De gemeenten hebben ook de mogelijkheid om daar commerciële partners bij te betrekken. Wanneer ze dat niet willen doen of wanneer die commerciële partners daar niet in geïnteresseerd zijn, dan kan men tegen een vrij voordelige prijs, namelijk met 75 percent subsidie, een schuilhuisje verkrijgen. Het duurste model uit de catalogus kost 1500 euro, dat valt dus redelijk mee.

Ik pleit ervoor om bij het aanleggen van nieuwe haltes, verscherpte aandacht te hebben voor de toegankelijkheid. Ik zie dat de nieuwe tramhalte in de Ruggeveldlaan in Deurne te laag is voor de Hermelijntrams en dat de plantvakken zo zijn ingeplant dat je niet met een rolstoel voorbij kunt, dan maak ik me toch wel zorgen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik heb over dit onderwerp in het verleden ook al uiteenzettingen gehouden, niet zozeer over de toegankelijkheid van de perrons maar van de bussen en trams zelf. Is er nog een rondschrijven geweest aan de chauffeurs om hen te stimuleren tot het helpen van gehandicapten op bus en tram? Er bestaat ook een rolplank om mensen in een rolstoel op en af een bus of tram te helpen. In het verleden merkten we dat chauffeurs, vaak opgejaagd door de verkeersomstandigheden, moet ik eerlijkheidshalve zeggen, niet geneigd waren om rolstoelgebruikers een helpende hand toe te steken. Hebt u daar nog klachten over? Zegt de nieuwe tevredenheidsenquête daar iets over? Wat is nu de

houding van chauffeurs van De Lijn ten aanzien van rolstoelgebruikers in verband met het op en af helpen van trams en bussen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik sluit me aan bij de heer D'Hulster. Wij zijn ook van mening dat de gemeenten een belangrijke rol te vervullen hebben. Het gaat uiteindelijk om hun voetpaden en aanliggende waar die haltes worden gerealiseerd. Dat de gemeente daar een grote verantwoordelijkheid in blijft nemen, lijkt ons vrij logisch. Voor de rest heeft De Lijn de laatste jaren voor toegankelijkheid al hele veel inspanningen geleverd. Ik neem aan dat de minister dat wel verder zal uitleggen.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Toegankelijke haltes is één zaak, maar je moet via die toegankelijke halte ook op een toegankelijke bus of tram geraken. Ik heb de minister daarover een schriftelijke vraag gesteld een tijd geleden. Daar rijzen er toch problemen, niet alleen wat betreft het ritme bij de vervanging van bussen en trams. Het gaat nog tot 2022 duren eer alle Gentse trams bijvoorbeeld toegankelijk zijn. Maar er is ook de inzet van trams. Minister, zo is er bijvoorbeeld in Antwerpen tramlijn 6, waarlangs heel veel instellingen gelegen zijn met minder mobiele leerlingen, zoals het Sint-Jozefinstituut, een buso-school. Daar heeft De Lijn in het kader van haar besparingsoperatie de Hermelijns weggehaald om op een andere lijn in te zetten en vervangen door PCC-trams, met als gevolg dat al die minder mobiele leerlingen niet meer op hun school geraken. Het antwoord van De Lijn op klachten van de ouders is: ze moeten maar een belbus bellen. Ik heb verhalen gehoord van leerlingen die meer dan 3 uur hebben moeten wachten op een belbus om naar school te gaan, zonder dat ze verwittigd werden. Dat zijn toch schrijnende toestanden.

Bij de selectie van de plaatsen waar we de toegankelijke trams inzetten, moet ook rekening worden gehouden met de locaties van scholen met minder mobiele leerlingen.

De voorzitter: U kunt natuurlijk een individueel geval naar voren brengen, maar de minister moet daar natuurlijk op kunnen antwoorden.

De heer Bart Martens: Ik zeg dat bij wijze van voorbeeld.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De uiteenzetting van mevrouw Brouwers en nog enkele mensen onderschrijf ik, want in Vlaanderen is het plaatsen van schuilhuisjes uitdrukkelijk een taak van de gemeenten.

Daar zijn een aantal redenen voor. Een schuilhuisje wordt beschouwd als straatmeubilair. Ook zitbanken, fietsrekken en vuilnisbakken vallen onder de noemer straatmeubilair. In de meeste gevallen worden de schuilhuisjes geplaatst op grond die eigendom is van de gemeente. Daarenboven heeft de gemeente bij uitstek een goede kennis van het terrein en de lokale situatie rond de reiswegen van De Lijn en de mogelijke plaatselijke gevoeligheden. Dat levert voordelen op bij het plaatsen van halteaccommodatie. De toegankelijkheid van een halte is ook afhankelijk van de toegankelijkheid van de directe omgeving. De heer Martens maakt de sprong naar de toegankelijkheid van de bus of de tram, maar de omgeving van de plaats waar het schuilhuisje staat, moet ook toegankelijk zijn. Er is verder een grote tegemoetkoming in de kostprijs voor het plaatsen van een halteaccommodatie. Die is onder meer afhankelijk van de keuze voor het type schuilhuisje die de gemeente maakt.

Er is een nieuwe brochure met prijzen die geldig zijn vanaf 1 april 2010. Wie wil, kan er een meenemen. Er bestaan verschillende bijdragen omdat er aparte systemen bestaan. Een gemeente kan kiezen voor een publicitair schuilhuisje. Dat kan er komen op plaatsen waar er een grote passage is van mensen en waar het relevant kan zijn om de muren van het schuilhuisje te gebruiken voor publiciteit. Er zijn firma's bereid om schuilhuisjes gratis te plaatsen en te onderhouden op voorwaarde dat zij er reclame kunnen aanbrengen. De Lijn

vraagt aan de steden en gemeenten die van deze mogelijkheid gebruik maken om bepaalde eisen op te leggen, zoals toegankelijkheid en twee infokaders, waarvan één voor de dienstregelingen en één voor de plans. De gemeente kan dat dus door iemand anders laten doen, maar dan moeten een aantal minimale eisen gevolgd worden.

Daarnaast is er het gesubsidieerd schuilhuis. Er zijn een aantal standaardtypes waaruit de gemeente kan kiezen. Deze hebben geen reclame. De Lijn levert aan de gemeente schuilhuisjes waarvan de gemeente slechts 25 percent moet betalen. De rest wordt betaald door De Lijn. De gemeente moet hiervoor een aanvraag doen en sluit een overeenkomst af met De Lijn en regelt de verplichtingen. Zo zorgt de gemeente als eigenaar dat de ondergrond wordt klaargemaakt bij het plaatsen. Er moet dus samengewerkt worden om dat schuilhuis te plaatsen. In de instructies staat dat de afgeschuinde rand van de vloerplaat gelijk moet zijn met het voetpad, zodat het schuilhuisje vlot toegankelijk is. Deze norm wordt gehanteerd bij het plaatsen van nieuwe schuilhuizen.

Ten slotte zijn er de schuilhuisjes eigen ontwerp. Als een gemeente bijvoorbeeld een nieuw plein heeft gemaakt en graag een schuilhuisje heeft dat past in de standing van dat plein of in de omgeving, kan de gemeente een subsidie krijgen van De Lijn op voorwaarde dat de schuilhuizen voldoen aan de randvoorwaarden die ik daarnet heb opgesomd. De plannen moeten door De Lijn worden goedgekeurd.

Bestaat er een voldoende overleg met de gemeenten? Dat verhaal heb ik al een paar keer gebracht. In het kader van de convenantprocedures zijn er voldoende mogelijkheden om regelmatig contact te hebben met de gemeenten. De Lijn geeft aan op welke wijze haltes toegankelijk gemaakt kunnen worden. Voor aanpassingen aan bestaande haltes geeft De Lijn aan de wegbeheerder de haltes door die tijdens de heraanleg best aangepast worden. Er is bilateraal contact met de gemeenten.

Het is van belang om in de beheersovereenkomst met De Lijn een soort monitor inzake toegankelijkheid op te nemen. Ik kom hiermee op de suggestie van mevrouw Stevens. Zo weten we waar we staan. Misschien moeten we dat met een eenvoudige parameter monitoren. In de huidige beheersovereenkomst is al een passage over toegankelijkheid voorzien. We zijn nu aan het zoeken naar parameters om te kijken of we jaar naar jaar de evoluties kunnen zien om het beter te kunnen becijferen.

Mevrouw Van den Eynde, u zegt dat gemeenten soms niet gelukkig zijn. Er zijn nieuwe schuilhuizen maar er is nog een zeer grote groep oude schuilhuizen, zowel langs gewestwegen als gemeentewegen. Het kan nuttig zijn om daarvoor een programma op te stellen. Misschien moeten we proberen de samenwerking tussen de gemeenten en De Lijn vlotter te laten verlopen. We hebben ooit een discussie gehad met de heer Roegiers over de provinciale commissies voor verkeersveiligheid (PCV's). Die bestaan, en formeel is alles goed geregeld, maar soms raken dienstreorganisaties maar half op de agenda. Men moet maken dat het de facto bilateraal goed wordt besproken. Mevrouw Van den Eynde, ik denk dat u ook aanwezig was bij die discussie. Het is van belang dat we ook de toegankelijkheid op de agenda proberen te zetten. We moeten in de beheersovereenkomst een groeipad afspreken om de toegankelijkheid stap voor stap te vervolledigen.

Ik kom tot de metrostations. Mevrouw Van den Eynde, van de 11 premetrostations in Antwerpen zijn er op dit ogenblik drie toegankelijk. Het derde station is 'Diamant', dat bijna is afgewerkt. Zowel bij de uitvoering van geplande vernieuwingswerken als bij nieuw te bouwen premetrostations wordt rekening gehouden met de toegankelijkheidseisen. Bij de uitvoering van de vernieuwingswerken van de overige premetrostations zijn de toegankelijkheidseisen mee in de plannen opgenomen. Afhankelijk van de ruimtelijke mogelijkheden probeert men maximaal aan de toegankelijkheidseisen te voldoen. De nieuw te bouwen premetrostations voldoen aan de toegankelijkheidseisen.

Iemand heeft iets gevraagd over Spartacus. Het zou me enorm verbazen mochten die haltes niet toegankelijk zijn. Ik moet dat nakijken, maar we zitten in volle ontwikkeling van wat moet gebeuren. Geef me de kans om dat even na te kijken. Het zou me verbazen als men daar bij nieuwe investeringen geen rekening mee zou houden.

Mijnheer Martens, u hebt verwezen naar de situatie in Antwerpen. Nu, ik dacht dat de Hermelijntrams in de zomer naar de kust komen. U weet dat de Kusttram nu nog op volle capaciteit rijdt. Als oktober eenmaal voorbij is, zullen die trams opnieuw naar Antwerpen verhuizen. Ik ga ervan uit dat die dan opnieuw zullen rijden waar ze vroeger reden. U stelt dat ik trams heb geliquideerd in het kader van de besparingen. Ik denk niet dat er trams zijn geliquideerd. *(Opmerkingen van de heer Bart Martens)*

Ik houd me daar niet mee bezig. Dat is interne organisatie.

De heer Bart Martens: Voor alle duidelijkheid, het ging over de lijnen 6 en 15.

Minister Hilde Crevits: Het is de provinciaal directeur die verantwoordelijk is voor zijn organisatie. Hij moet dat besturen. U kunt van mij als minister niet vragen dat ik lijn per lijn ingrijp. Als daar echter problemen zijn, dan moeten die worden gesignaleerd. Uw basisredenering is correct: we moeten de juiste tram op de juiste plaats inzetten. Ik ga ervan uit dat men verstandig is en dat ook doet. Er is daar toch een directeur Exploitatie, die ook wel bekijkt wat waar het best kan rijden. Ik ga er dus van uit dat men daar zorgzaam mee omgaat.

Er waren ook nog vragen waarop ik niet meteen kon antwoorden. Ik heb nog geen antwoord gekregen. Er werd me gevraagd hoe het zit met een brief die lang geleden werd beloofd aan de chauffeurs. Ik kan daar niet meteen op antwoorden. Ik weet niet of er een zes- of achttal maanden geleden een brief is gestuurd aan de chauffeurs. Ik ga daar wel van uit. Bijvoorbeeld in West-Vlaanderen wil men nu meedoen aan een proefproject met de Blue Call Phone. Dat komt erop neer dat iemand met een beperking die een bus of tram wil nemen, een noodscherm mee heeft, zodat de chauffeur kan helpen als die persoon niet goed weet waar hij heen moet. Ik vind het zeer belangrijk dat chauffeurs van De Lijn daar goed voor opgeleid zijn. Als ze niet opgeleid zijn, kunnen ze immers niet helpen. Ik zal bekijken of die brief werd verstuurd. Heb ik die beloofd? Ik weet het eigenlijk niet. Ik herinner me niet een dergelijk antwoord te hebben gegeven.

Mevrouw Annick De Ridder: U had een signaal beloofd om chauffeurs te sensibiliseren om met zo'n loopbrug te werken.

Minister Hilde Crevits: Dat is sowieso gebeurd. Dat herinner ik me wel. Een paar maanden geleden heeft men me daarover ondervraagd en in het kader daarvan is die opdracht zeker gegeven.

Ik kan vandaag niet bevestigen dat er geen klachten komen. Dat is niet zo. Ook vandaag komen er nog klachten van mensen die maar half werden geholpen of niet tevreden zijn. Sommige klachten zijn ook terecht, maar men probeert echt. Ik kan me ook de situatie voorstellen van een chauffeur die iemand moet helpen terwijl het erg druk is en hij onder druk staat omdat hij niet te veel tijd mag verliezen. Sowieso is het signaal aan het management gegeven, als u dat bedoelt. Als daarover brieven zijn verstuurd, zal ik dat laten bezorgen. Ik weet het echter niet. Ik kan daar dus geen informatie over geven.

We moeten dit goed onderzoeken. Als de toegankelijkheid niet maximaal kan worden gegarandeerd, zijn daar soms ook redenen voor. Ik herinner me een discussie van een paar maanden geleden over personen met kinderwagens. Er is wel in wat plaatsen voorzien voor kinderwagens, maar het zijn er geen twintig. Dat kan aanleiding geven tot conflicten, maar die blijven beperkt.

Er werd ook gevraagd of toegankelijkheid een van de items was in de tevredenheidsenquête. Die enquête peilde naar de algemene tevredenheid. Een gebrek aan toegankelijkheid is daar

niet aan de oppervlakte gekomen als iets waarover plots spectaculair meer klachten bestaan. Over het algemeen is men tevreden. Wel ging het over stiptheid en capaciteit, dus het juiste toestel op de juiste plaats. Ik heb gisteren geprobeerd dat te duiden. Die enquêteresultaten zijn ondertussen ook digitaal ter beschikking, denk ik. Mocht dat niet zo zijn, dan kunnen we ze u ook bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Wat de problematiek van de toegankelijkheid betreft, ligt de verantwoordelijkheid soms bij De Lijn, soms bij de gemeente, soms bij beide. Ik geef een laatste voorbeeld, van een baan in het Antwerpse die pas is heraangelegd. Blijkbaar is die halte te klein voor rolstoelgebruikers en senioren, wat leidt tot heel gevaarlijke toestanden. De Lijn heeft daar aan de architecten of de ingenieurs die de nieuwe baan moesten inrichten, maten doorgegeven van standaardbussen van 10 meter uit Oost-Vlaanderen. Uiteindelijk is gebleken dat in die bepaalde gemeente gelede bussen van 18 meter rijden. Die hebben een heel ander rijgedrag, waardoor ze niet aan die halte kunnen staan. Ze moeten in het midden van de baan stilstaan om passagiers te laten in- en uitstappen. Dat is heel gevaarlijk. Het is heel triest dat op die manier wordt gewerkt. Een slechte communicatie tussen De Lijn en de gemeente leidt soms tot heel wat negatieve toestanden.

Er is de discussie over de financiering van het straatmeubilair. Ik begrijp dat u dat zeker bij de gemeenten wilt houden. Ik wil verwijzen naar een artikel in het magazine van De Lijn, waarin een burgemeester meldt dat hij meer dan 10 jaar nodig heeft gehad om 51 schuilhuisjes op zijn grondgebied te zetten. Soms gaat het over nog grotere gemeenten, met deelgemeenten. Als gemeenten er inderdaad meer dan 10 jaar over doen, dan zal het openbaar vervoer nog lang slecht toegankelijk zijn en dan zullen er nog heel veel acties volgen, denk ik.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het onderhoud van de wegen tijdens de winter

- 28 (2010-2011)

Interpellatie van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het bijsturen van het sneeuw- en ijsplanbeleid

- 4 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, deze ochtend werd ik er meteen aan herinnerd dat ik een vraag over het winterweer had. Mijn wagen staat altijd buiten en het was deze ochtend de eerste maal dat mijn autoramen bevroren waren. In het verre Limburg is het veel kouder dan hier. *(Gelach)*

Minister, ik stel mijn vragen naar aanleiding van de vele debatten die we vorig jaar hebben gevoerd. Toen had ik altijd het algemene gevoel dat we een beetje te laat aan het discussiëren waren. De winter was er en het verkeer lag in de knoop. U hebt toen een aantal beloftes gedaan of een aantal acties aangekondigd. Het is mijn bedoeling eens te horen hoe ver het staat met die beloftes.

Tijdens het actualiteitsdebat van 10 februari 2010 hebt u het volgende verklaard: “Ik geef toe dat de gevolgen van de winterprik zeer nauwkeurig in kaart zullen moeten worden gebracht, en dat het misschien nodig zal zijn om iets sneller dan voorzien nogmaals ons toestel zijn

ronde te laten doen.” Dan ging het over een toestel om de toestand van de wegen te controleren. Ik ben dat daarna blijven volgen, ook via schriftelijke vragen. In april antwoordde u me dat de metingen met de toestellen zo spoedig mogelijk zouden gebeuren. Ik citeer: “Wat daarbij nieuw is, is dat de postprocessing, namelijk het beoordelen van de beelden, nu sneller zal gebeuren wat betreft de autosnelwegen. Dit moet het mogelijk maken om in het najaar van 2010 al een tussentijds verslag klaar te hebben over de autosnelwegen.” Minister, is dat verslag al klaar? Het lijkt me belangrijk daar conclusies uit te trekken en stappen te zetten. Hoe ver staat het daarmee?

Een ander element dat in het debat van vorig jaar aan bod is gekomen, is het tekort aan strooizout. Dat was een groot probleem. De voorbije weken hebben we al in de pers vernomen dat de gemeenten, en naar ik geloof ook het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), al massaal strooizout aan het kopen zijn. Men is dus al proactief bezig. U zei dat er een werkgroep zou worden opgericht om de diverse alternatieve strooimiddelen te onderzoeken, om eventueel te vermijden dat er grote hoeveelheden strooizout moeten worden aangekocht. Wat heeft dit onderzoek opgeleverd? Zullen er inderdaad alternatieve strooimiddelen worden gebruikt? Hebt u dat ook meegedeeld aan de gemeenten? Zij zijn immers ook een belangrijke betrokken partner ter zake.

U hebt me ook gemeld dat er in Nederland sprake was van gelijkaardige situaties, waarbij er alternatieve methodes zijn toegepast. Daardoor waren de problemen er minder groot dan bij ons. U kondigde aan overleg te zullen plegen met de Nederlandse winterdiensten over de voorbije winterperiode. Wat heeft dat onderhoud opgeleverd? Hebt u interessante alternatieve methodes kunnen vernemen van uw Nederlandse collega's?

Ik wil ook verwijzen naar een enquête van de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) bij de diverse gemeenten. In de VVSG-nieuwsbrief heb ik al wel een kort antwoord op mijn vragen kunnen lezen, maar toch zal ik ze nog stellen. Wat waren de meest in het oog springende resultaten van de enquête? Wat zal ervan tijdens de komende periode al in de praktijk kunnen worden gebruikt?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, geachte leden, u zult zich allemaal nog wel herinneren dat Vlaanderen op donderdag 17 december 2009 werd getroffen door zware sneeuwval. Meer dan 500 kilometer files op onze Vlaamse wegen hebben voor heel wat problemen en ongenoegen gezorgd. Het was de eerste in een reeks winterprikken waardoor meteen uw beleid met betrekking tot de bestrijding van sneeuw en ijzel op onze wegen ter discussie werd gesteld. Begin 2010 werd Vlaanderen opnieuw lamgelegd door zware sneeuwval en ijzel. Opnieuw bleek dat Vlaanderen niet in staat is om bij zwaar winterweer zijn belangrijke wegen sneeuw- en ijzelvrij te houden. Massa's, tonnen zout werden gestrooid. Zelfs het verspreiden van meer dan 1600 ton zout op één nacht was onvoldoende om het verkeer rijdende te houden.

Van midden oktober tot half april begint het winterseizoen voor de winterdiensten. Daarom vind ik het belangrijk om vandaag uw beleid ter zake te evalueren, zodat we weten op welke manier u het nieuwe winterseizoen hebt voorbereid. Naar aanleiding van al die problemen tijdens de vorige winterperiode werd een plenair actualiteitsdebat gehouden, waarin een aantal pijnpunten werden blootgelegd en een aantal alternatieve voorstellen werden gedaan.

Een veel gehoorde vraag was of de kwaliteit van het gebruikte strooizout wel afdoend is voor de bestrijding van ijzel en sneeuw, gelet op het soort ondergrond. Brengt het gebruikte strooizout niet al te veel schade toe aan het asfalt van onze wegen? Moet Vlaanderen op zoek gaan naar ander strooizout of andere middelen om de ijzel en sneeuw te bestrijden, of moeten we een aantal ingrepen doen zoals het strooien van kleikorrels, zand of een combinatie van strooizout met een suikerachtige substantie, of misschien nog wel andere bestrijdingsmiddelen? Moet er misschien meer worden geruimd of geborsteld?

Landen als Oostenrijk, Duitsland en Noorwegen hebben ervaring met winterweer. Hun wegfundering zou anders zijn samengesteld dan die in Vlaanderen, waardoor ze minder problemen ondervinden. Kunnen we daar lessen uit trekken of kleine ingrepen doen? Eveneens werd de vraag gesteld of winterbanden moeten worden verplicht, zoals in Duitsland. Is het verantwoord om vrachtwagens aan de kant te zetten tijdens de winterprik? Dat zijn allemaal voorstellen en bedenkingen die tijdens verschillende vraagsessies en debatten werden geponeerd.

Gemeenten hadden het eveneens heel moeilijk met de bestrijding van de ijzel en sneeuw. Na de diverse winterprikken ontstond een grote zoutschaarste, waardoor de gouverneur van Antwerpen alle zoutvoorraden van de gemeenten opvorderde om de gewestwegen alsnog sneeuw- en ijzelvrij te houden. De rekening voor de ijzelbestrijding is in de gemeenten overigens bijna verviervoudigd, en uiteindelijk was die ijzelbestrijding niet overal even doeltreffend.

De audit van het winterplan van de Vlaamse overheid legde in 2003 een aantal problemen bloot en leidde tot een lijst van aanbevelingen. Die werden luidens uw antwoord allemaal uitgevoerd, maar toch blijkt dat het winterplan onvoldoende werkt, zodat een bijsturing absoluut noodzakelijk is. Blijkbaar hebt u dat ook begrepen. In uw antwoord op een vraag om uitleg in de commissievergadering van 11 maart hebt u meegedeeld dat na de winterperiode de verkeerssituatie in haar totaliteit moet worden geëvalueerd. Daaruit moet blijken wat er allemaal is gebeurd en op welke manieren we in de toekomst de aanpak voort kunnen optimaliseren, beter kunnen coördineren en er beter over kunnen communiceren. U hebt eveneens aangekondigd een gesprek te willen voeren met de transportsector, automobielenorganisaties, het Koninklijk Meteorologisch Instituut (KMI), politiediensten, diensten van het AWV en De Lijn, om alles op elkaar af te stemmen.

Ook op internationaal niveau wordt uiteraard nagedacht over de manier waarop sneeuw- en ijzelbestrijding efficiënter kan. In veel landen is de hoeveelheid sneeuw veel groter dan in Vlaanderen, en het veranderende klimaat vraagt een vernieuwende aanpak. Van 8 tot 11 februari 2010 werd in Québec een wegencongres gehouden, waarop de aanpak van sneeuw en ijzelproblemen in de diverse deelnemende landen werd onderzocht. Dit congres kon ongetwijfeld nieuwe perspectieven openen en nieuwe ideeën opleveren om ook in Vlaanderen een vernieuwende aanpak door te voeren met betrekking van de bestrijding van ijzel en sneeuw.

Minister, in welke mate hebt u uw beleid bijgestuurd? Werd het winterplan na de voorbije winterperiode geëvalueerd en bijgestuurd, of blijft het via de audit geëvalueerde winterplan van 2003 onverkort van kracht? Werd er een evaluatie gemaakt van de methodes om ijzel en sneeuw te bestrijden? Welke nieuwe maatregelen lijken u aangewezen om die bestrijding efficiënter te kunnen aanpakken? Veel gemeenten zijn ondertussen nieuwe voorraden zout aan het inslaan. Werd er al met de gemeenten onderhandeld over de kwaliteit van het zout en over de manier waarop de winterprik moet worden aangepakt? Hebt u na de winterperiode 2009-2010 zoals aangekondigd ook onderhandelingen gevoerd met de betrokken partners? Welke conclusies werden getrokken na dit overleg? Heeft het congres in Québec nieuwe perspectieven geopend? Zo ja, welke?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, de vraag is of men nu bezig is met zout in te slaan. Afgelopen winter hebben we heel wat problemen gekend. Ik heb zelf heel wat schriftelijke vragen gesteld. Ik heb het niet over een minimale strategische voorraad maar over wat strategisch een maximale voorraad is.

Minister, we hebben toch een beetje de wereld op zijn kop meegemaakt. Men heeft de voorraden van de gemeentebesturen als het ware moeten opvorderen en grotere broer heeft bij manier van spreken bij kleinere broer moeten aankloppen om zijn wegen te kunnen

bestrooien en om die begaanbaar en berijdbaar te houden. Eigenlijk zou het omgekeerd moeten zijn. Het gewest zou de gemeenten moeten bijspringen, maar hier was het het gewest dat dwingend en dringend bij de lokale besturen aanklopte. Dat is ‘goed voor één keer’. We kunnen ons daarop voorbereiden en dat mag dus eigenlijk ook niet meer gebeuren.

Minister, is men nu, naast plannen en ideeën, volop bezig om daadwerkelijk strooizout in te slaan?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, mevrouw Lies Jans heeft veel vragen gesteld over rapporten en evaluaties. Ik zou willen vragen naar het rapport-Heleven. Wanneer kunnen we het nieuwe rapport verwachten? Ik dacht dat we het over 2 weken zouden bespreken.

Kunnen we dan misschien ook alle vragen naar evaluaties op dat ogenblik in de commissie aan bod laten komen om alles over de toestand van de wegen samen te behandelen? Er moesten nog een aantal andere evaluaties gebeuren. Vorige keer dat dit thema besproken is, zijn er een aantal dingen aan bod gekomen zoals het Asfaltdecreet, de controle op de uitvoering van werken. Misschien kunnen we al die dingen koppelen aan de discussie over het rapport over 2 weken.

Wat het strooi- en het winterplan betreft, zou ik willen verwijzen naar de initiatieven van de minister van vorig jaar. Ik vond dat zij goed had ingegrepen door op een gegeven ogenblik met de gouverneurs aan tafel te gaan zitten en een plan op te maken om coördinerend werk te leveren, ook in samenwerking met de gemeente.

Misschien is het aangewezen om proactief met de gouverneurs in het kader van de veiligheid van de wegen samen te zitten. Ik zou ook willen verwijzen naar initiatieven die in de buurlanden worden genomen. Duitsland denkt eraan om in bepaalde periodes sneeuwbanden en winterkettingen te verplichten. Misschien kan dit alles ook worden overwogen in het plan met de gouverneurs voor de veiligheid van de wegen tijdens periodes van hevige sneeuw.

De voorzitter: Voor alle duidelijkheid, normaal gezien was noch de interpellatie noch de vraag van mevrouw Jans doorgegaan. Ik heb een ongunstig advies gegeven. Ik was niet op het Uitgebreid Bureau en men heeft gebruik gemaakt van mijn afwezigheid om ze wel toe te laten. Het is een heel zinvolle vraagstelling voor een schriftelijke vraag, dan kun je met de minister in discussie gaan. Er was dus een gemotiveerd ongunstig advies.

Mevrouw Jans gaat ook in op het rapport-Heleven. We hebben afgesproken dat we die vragen pas zullen laten beantwoorden wanneer het rapport hier wordt besproken. Minister, u hoeft dus alleen maar te antwoorden over het sneeuw- en ijselbeleid.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, wat Heleven betreft: er wordt gewerkt aan een nieuw plan. Ik krijg vragen van overal. Wat staat erin? Hoe zit het met de evaluatie? Ik heb aan de commissie beloofd – en het is niet zo evident om mij daaraan te houden – dat het hier in primeur zou worden voorgesteld en dat de debatten hier zullen worden gehouden en dat ik hier ook zal uitleggen hoe ik ermee omga. Het betekent natuurlijk niet dat ik geen planning maak over de wegenwerken voor volgend jaar. Ik ken de resultaten zelf niet, omdat ik me dan niet kan verspreken en omdat het ook nog niet is afgewerkt. Ik heb me ertoe geëngageerd dat het eind oktober wel zo zal zijn en ik houd de primeur voor hier.

Mevrouw Van den Eynde, misschien moet ik eerst iets rechtzetten. U zei dat er een audit is geweest maar dat het plan is blijven bestaan. Ik zou de hiërarchie toch juist willen zetten. Er bestond een plan, er is een audit geweest in 2003 met een pak terechte aanbevelingen. Het plan is volledig herwerkt. Het bestaat dus nog.

Vorig jaar werden we geconfronteerd met de limieten van ons kunnen. Niet alleen het Vlaamse Gewest werd ermee geconfronteerd, maar ook de gemeenten. Het was onze visie om zout in te slaan op basis van het gemiddelde van de voorbije 3 jaar, een beetje zoals een goede huismoeder. Plots was er een extreme situatie namelijk een lang aanhoudende koude.

Niet alle gemeenten hebben een ijzel- en sneeuwplan. Ik heb er gisteren een gekregen van de gemeente Brasschaat. Het Vlaamse Gewest heeft ook zo'n plan. Vorig jaar heb ik aan de gouverneurs gevraagd om mee te helpen zoeken naar oplossingen. We gaan de debatten niet hernemen, maar de vraag naar hoe we ermee omgaan, is wel terecht.

Wat zijn de drie grote aandachtspunten die ik heb onthouden uit het jaar 2009-2010? Ten eerste was er een acute schaarste aan wegzout en aan strooizout. Ten tweede waren er hevige sneeuwbuien tijdens de ochtendspits. Op 17 december stond er 510 kilometer file en op 10 februari stond er 970 kilometer file. Het unieke van de situatie was dat de sneeuwbuï begon tijdens de spits. De spits had zich volop op gang getrokken. Hoe kan men dan fatsoenlijk strooien? Ten derde moeten de prioritaire strooi-trajecten worden herbekeken. Ik geloof dat het mevrouw De Ridder is geweest die zei dat trajecten constant in beweging zijn en dat je dat op een goede manier moet aanpakken.

Dat is allemaal gebeurd, maar wij zijn geen nieuw plan aan het maken. Het ijzelplan dat we hadden, is goed. We hebben erop voortgebouwd. Het is geen slecht plan, maar het moet op een aantal punten worden verbeterd en verbreed.

Ik probeer u een beeld te geven van waar we staan. Er moet natuurlijk voldoende zout zijn. Vorig jaar waren onze stocks bij de start van het seizoen niet vol, omdat we werkten met cijfers die gebaseerd waren op de gemiddelden van de jaren voordien. We hebben beslist om dat nooit meer te doen en om onze stocks te vullen. Bij de start van het seizoen hebben we nu dubbel zoveel zout in voorraad als vorig jaar bij de start. Onze basisvoorraad is nu aangevuld tot 32.000 ton, vorig jaar was dat 15.000 ton. Zout kan ook langer bewaren dan vroeger, dus is er geen probleem. In het jaar 1989 sloegen we bij het begin van het seizoen 9000 ton in.

We hebben contracten met leveranciers. Als we tekorten hebben, moeten ze binnen een bepaalde tijd kunnen aanvullen. Dat was vorig jaar het knelpunt. Doordat onze contracten zo goed zijn, komen de gemeenten zonder eigen voorraad in het nauw. De leveranciers leverden eerst aan het gewest, vooraleer ze aan de gemeenten leverden. Is dat voor mij een reden om de contracten anders aan te pakken? Neen, want dan zou u mij dat allen verwijten. We hebben wel onze capaciteit volledig gebruikt waardoor we veel minder snel een beroep zullen moeten doen op de voorraden bij de leveranciers waardoor ook zij minder problemen zullen hebben. Onze stocks zijn nu dus verdubbeld.

Ik denk dat we meer en meer moeten gaan naar het systeem van automatisch strooien. Automatisch strooien betekent dat de chauffeur automatisch een route krijgt waarbij automatisch de juiste hoeveelheid strooizout wordt berekend. We investeren in zo veel mogelijk automatisch strooien. We bepalen dus op voorhand waar en welke hoeveelheid zout er moet worden gestrooid. We krijgen zo een betere kijk op de hoeveelheid zout die nodig is om een traject te bestrooien. Er kan ook worden bijgestuurd. Er kan ook worden nagegaan of de chauffeur zijn werk naar behoren heeft uitgevoerd. Er kan ook altijd worden nagegaan waar er is gestrooid.

Sneeuwbuï tijdens een avond- of ochtendspits zijn, ook beleidsmatig, bijzonder moeilijk om op te lossen omdat je in conflict komt met al de gebruikers. In Nederland heeft men dezelfde problemen, hoewel men hier vaak zegt dat er in Nederland geen problemen zijn. We hebben weinig alternatieve routes. De strooidiensten geraken bijna niet ter plaatse. We proberen te komen tot een meer intense samenwerking tussen al wie verantwoordelijkheden draagt: Meteowing, de federale politie, de lokale politie, De Lijn, het Vlaams Verkeerscentrum, het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) en de provincies. We moeten meer gericht en beter communiceren. Deze samenwerking werd gedurende de zomermaanden met de verantwoordelijke overheden besproken en ik zou eind deze maand willen formaliseren via een samenwerkingsprotocol.

U hebt gezegd dat het initiatief met de gouverneurs een goed initiatief was. We moeten dat gewoon formaliseren. We staan er ver mee. Het is de bedoeling om het eind deze maand of

begin volgende maand te formaliseren. Die formalisering is meteen ook de afspraak om in actie te schieten.

In extreme crisissituaties zegt men dat we de vrachtwagens aan de kant moeten zetten, maar je kunt die niet de schuld geven voor het feit dat het sneeuwt. In zulke extreme crisissituaties met een zware ochtendspits, zoals we er vorig jaar een hadden, zouden we, naar analogie met het blokrijden, het blokstrooien kunnen invoeren. Dat is bijzonder moeilijk te realiseren, ik kan me daar vandaag nog niet voor engageren. Het betekent dat op een bepaald stuk snelweg waar het niet meer te doen is, het verkeer wordt stilgelegd. De strooiers gaan de weg op, ze maken twee rijvakken vrij, het verkeer gaat erachter, en het probleem is opgelost. Dat kun je in een winter geen tien keer doen, dat kan alleen in heel acute situaties. Ik heb daar nog geen akkoord over, want de politie moet akkoord gaan en de weggebruikers moeten erachter staan. Ik hoop dat we dat nooit moeten doen. We zouden dat maar kunnen doen in extreme omstandigheden. Dan moet iedereen aan de kant, de strooiers rijden ervoor, en we gaan samen vooruit.

Vorig jaar hebben we voor het eerst gewerkt met prioritaire strooi-trajecten. Als het sneeuwt, doen we eerst zone A, dan zone B, en dan zone C. De eerlijkheid gebiedt me te zeggen dat we bij de evaluatie enkele tekortkomingen hebben gezien, waarna we aanpassingen hebben gedaan. De strooi-routes zoals ze waren, zijn bijgestuurd. We hebben de prioritaire routes wat breder gemaakt. Daarnaast zijn er afspraken gemaakt, zodat één district zijn materiaal tijdelijk kan inzetten in een ander district ten einde de prioritaire wegen zo snel mogelijk vrij te maken. Het sneeuwt bijvoorbeeld heel hevig in zone A, maar minder in zone B. Laten we allemaal paraat staan en maken dat zone A met materiaal naar zone B gaat. Die afspraken zijn nu gemaakt. Het moet wel nog worden uitgevoerd.

Ik wil het belang nog onderstrepen van de stappen die gezet zijn naar de verschillende overheden, maar ook intern en extern naar de transportfederaties en de automobielerverenigingen. Als ik hen meekrijg in een sterke communicatie op momenten van crisis, dan kun je de rust handhaven in het verkeer. We proberen daar tot een afsprakenprotocol te komen, zeker als het gaat over extreme situaties, en als blokstrooien realiteit wordt. Transportfederaties en automobielerverenigingen moeten weten wat de prioritaire trajecten zijn die worden vrijgemaakt. Ik heb het liefst dat ze er ook hun zegen over geven. Maar een akkoord is in wording.

Er werd een onderzoek ingesteld naar alternatieve strooimiddelen. We hebben dat vrij intensief gedaan, ook met Nederland. Dit jaar starten we met een proefproject met het strooien van pekkel om onze zoutvoorraden minder te moeten aanspreken. Dit kan alleen bij lichtere winterse omstandigheden. Op bepaalde trajecten, op secundaire wegen, zal bij de eerste winterse neerslag worden gestrooid met pekkel. Vorig jaar hebben we het anders gedaan: eerst al het zout, het zout was dan op en daarna kwam de pekkel. Je moet niet kiezen tussen pekkel en zout, je moet eerst nagaan hoe erg het is en dan inschatten waar je pekkel strooit.

Dit zal van zeer nabij worden opgevolgd door onze mensen. Pekkel heeft het voordeel dat het veel minder zout bevat. Zout is schadelijk voor asfalt, het is niet zo goed voor de wegen. Pekkel kun je maar toepassen voor preventieve strooi-beurten bij temperaturen hoger dan min 5 graden. Indien het proefproject goed loopt, dan kunnen we het veralgemenen en beter bekijken.

Er zijn nog andere alternatieven, zand of fijne steenslag, maar ik ben daar geen fan van omdat het de rioleringen bezwaart. Op een landelijk weggetje zonder riolering kan dat wel, maar niet langs grote wegen. Daarnaast zijn er nog alternatieven die labo's nu onderzoeken, zoals calciumchloride, magnesiumchloride, ethyleenglycol, ureum, alcoholen, natriumformiaat en calciummagnesiumacetaat. Mijn grootste bedenking hierbij is dat die veel duurder zijn, en dat we ook de schade aan de vegetatie goed moeten inschatten. Uit de eerste bevindingen blijkt dat de schade aan vegetatie door wegenzout beperkt is in vergelijking met de andere

mogelijkheden. We zien ook dat men op enkele meters afstand van de wegen nog maar weinig zout aantreft. Dat is positief.

Er was ook een voorstel om met een of andere zoete oplossing te werken. Ik geloof dat men dat in Nederland geprobeerd heeft. Het is vreemd, maar de zoete geur trekt vogels en andere dieren aan. Die worden dan overreden. Het is altijd iets.

We hebben vergaderd met de Nederlandse winterdienstcoördinatoren. Niet alleen het AWW heeft moeilijkheden om aan gladheidbestrijding te doen tijdens een hevige sneeuwval tijdens de spitsuren. De Nederlanders hebben daar ook problemen mee. Een goede samenwerking zou toch voor wat beterschap moeten zorgen. De belangrijkste samenwerking bestaat erin dat als Meteowing, de weersdienst van Defensie, voorspelt dat er iets op komst is, men onmiddellijk samenkomt met het AWW om te zien wat de tijds- en plaatsgebonden voorwaarden zijn. Daar was ook veel discussie over. In een tijdspanne van twee dagen tussen de eerste voorspelling en het begin van het weersfenomeen moeten we kunnen kijken hoe we het winterplan evalueren.

Mevrouw Jans, ik zal u enkele resultaten uit de enquête van de VVSG geven. Er zitten interessante resultaten in vevat. 60 percent van de gemeenten en steden beschikt over een algemeen strooiplan. Dat is eigenlijk niet zo veel. Het gaat om een plan van aanpak waarin uitgelegd is hoe de gladheid bestreden wordt in de gemeente. Daarentegen heeft 92 percent van de ondervraagde steden en gemeenten wel een prioritair strooiplan. Het gaat dan over de aanpak bij sneeuw. Er is geen algemeen winterplan, wel een prioritair strooiplan. 70 percent van de gemeenten ervaart de samenwerking met de gouverneur als behoorlijk tot zeer goed. 20 percent heeft hierover geen mening, en 7 percent laat weten dat het niet goed is. 66 percent van de gemeenten ervaart de samenwerking met het AWW als behoorlijk tot zeer goed. 11 percent zegt dat die niet goed is. De overige gemeenten hebben hierover geen mening.

Er is een speciale website ontwikkeld die steden en gemeenten de nodige informatie verschaft. Die is nog te weinig bekend. In de komende weken moeten we zorgen voor een boost naar kennisverwerving. Het overgrote deel – 67 percent van de ondervraagde gemeenten – stelt geen nood te hebben aan bijkomende opleidingen in het kader van de gladheidbestrijding. Dat verrast me. We moeten daar iets aan doen. 60 percent heeft geen plan, maar men zegt ook dat men de situatie min of meer kan beheersen. Via allerlei kanalen zal ik de website meer kenbaar maken en proberen te antwoorden op alle vragen.

Een aantal gemeenten hebben nieuwe voorraden zout ingeslagen. De website staat nog altijd ter beschikking. De gemeenten kunnen daarop alle informatie terugvinden over de winterdienst. Indien bijkomende informatie is gewenst, kunnen de gemeenten en steden terecht bij de diensten van de gouverneur. De principes van vorig jaar blijven dus behouden. U zou me kunnen vragen waarom de gemeenten dat niet weten. U krijgt het nu zelf op een schoteltje. Ik zal nog zorgen voor een ruime informatie voor de gemeenten zodra het protocol helemaal klaar is. Ik wil u nu gewoon informeren over wat er op stapel staat. Op de dag van de openbare werken, 12 oktober, werd een speciale informatiesessie gegeven voor alle daar aanwezige gemeenten.

We hebben ook onderhandeld met de transportfederaties. We finaliseren een aantal zaken. Een aantal zaken moeten nog uitgeklaard worden. Uiterlijk midden november moet dat volledig operationeel zijn.

Er werd verwezen naar het congres in Québec. Ik was daar niet aanwezig, wel het AWW. Een van de zaken die daaruit is gekomen, is om naar het voorbeeld van Duitsland combistrooiers te kopen. Combistrooiers kunnen zowel zout als pekels meevoeren. Afhankelijk van de plaats waar gestrooid moet worden, kan men kiezen voor het ene of het andere middel.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik heb geen bijkomende vragen. Uw antwoord was zeer uitgebreid. Ik wil er enkel mijn conclusie aan vastknopen. Het ijszelplan was een goed plan. Ik heb weinig opmerkingen. Ik hoop dat de bijkomende maatregelen op korte termijn worden afgerond. U hebt al veel inspanningen gedaan. Vooral op de piste van het blokstrooien moet u verder ingaan. Ik herinner me nog de avond vorig jaar toen ik er 5 uur over heb gedaan om van hier naar Hasselt te rijden. Op die piekmomenten is het echt wel nodig om extra maatregelen te treffen. Die zullen zeer efficiënt zijn.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik heb ook een aantal positieve antwoorden gehoord. Het is positief dat u de stocks met zout volledig hebt aangevuld zodat we niet echt voor verrassingen staan en ook de gemeenten een beroep kunnen blijven doen op zoutvoorraden.

Ik betreur wel dat u geen onderzoek hebt gedaan naar de alternatieve middelen. U zegt dat u er geen voorstander van bent. U hebt ook gezegd dat er verschillende soorten zout zijn. Werd de kwaliteit van het zout onderzocht? Werd nagegaan welk soort het meest doeltreffend is? U spreekt enkel over zout en pekkel. Er bestaat toch nog wel een verschil.

Ik heb bedenkingen bij de trajectherziening. U zegt dat dat toch wel eens herbekeken moet worden. Minister, het is wel hoog tijd om dat te doen. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Dat is dan goed.

Voor de ochtend- en avondspits zoekt u naar een alternatief in de vorm van het blokrijden. Ik ben wel gewonnen voor dat idee. Dat kan wel een goede oplossing zijn. Het zal sowieso tot vertraging leiden. Maar als we dan allemaal op een veilige manier op onze bestemming kunnen geraken, is dat toch het belangrijkste.

Uit uw antwoord maak ik op dat u niet gewonnen bent voor het strooien met zand. U verwijst dan naar de riolering. Ik denk dat het op grote snelwegen wel mogelijk moet zijn om zand te strooien. Na de dooi kunnen dan onmiddellijk veegmachines worden ingezet. Dat vraagt misschien wat meer werk, maar in bepaalde situaties is dat wel noodzakelijk.

Waar ik niet direct een antwoord over heb gekregen, is over de kwaliteit van onze wegen. We zullen daar waarschijnlijk over 14 dagen over spreken. Ik heb u al gezegd dat de kwaliteit van de ondergrond van de wegen in andere landen anders is, waardoor de ijsel of het ijs misschien minder aan de wegen hecht. Daarop komt het best ook een antwoord. Misschien kan dat over 14 dagen worden gegeven.

Ik wil besluiten met te zeggen dat het hoog tijd is. Het is nu half oktober. De eerste winterpiek is er misschien eind november, begin december. Er lopen, denk ik, nog een aantal onderhandelingen. U moet nog werk maken van die contacten met de transportsector en met de politie, zeker in verband met dat blokrijden.

Ik denk dat de vraag vandaag wel op het juiste moment komt. De winterperiode is aangebroken.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het blokstrooien bestaat vandaag al in Wallonië. Zij hebben daar dus enige ervaring mee. Ook zij hebben de problemen gekend die wij de voorbije winter hebben meegemaakt. Zij hebben ervaring met de praktische toepassing.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat dat blokstrooien betreft, is de context hier iets moeilijker. Het wordt een chaos als de mobiliteitsorganisaties daar niet mee instappen. We moeten dus

zorgen voor goede kanalen. De politie moet daar dan ook voor rijden. Dat is niet evident. Dit is voor mij dan ook geen automatisme, maar iets voor in extreme situaties.

In Wallonië hebben ze aan de hellingen uren vastgestaan omdat sommige vrachtwagens ‘in schaar’ stonden. Het is ook niet allemaal zo perfect. Er zijn ook problemen. Maar we zoeken oplossingen.

Mevrouw Van den Eynde, ik heb misschien de indruk gewekt dat ik nu nog moet starten met onderhandelen met FEBETRA, maar dat is niet zo. Dat is een proces van maanden. Er is heel veel samen gezeten. Er wordt overlegd. Een protocol ondertekenen is voor mij het startschot: vanaf nu gaat de winter weer in. Daarom zeg ik eind oktober of begin november.

Mevrouw Jans, ik hoop dat die ijzel niet vanaf morgen heel Vlaanderen in de ban houdt. Nu, het zou ook gaan. We zijn er klaar voor, maar na de brede samenwerking wil ik liever heel goede afspraken maken en die zijn we nu aan het afwerken.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitgangspunten voor de invoering van een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens en het starten van een selectieprocedure voor een begeleidend consultant ter zake - 41 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de stand van zaken met betrekking tot de kilometerheffing - 143 (2010-2011)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, het verhaal van de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens is zoals dat van het monster van Loch Ness: het steekt regelmatig de kop op. Er wordt veel over geschreven, maar niemand weet of dat monster echt bestaat. Ook over de slimme kilometerheffing wordt veel geschreven, maar tot op heden is ze er nog niet. Zoals het verhaal van het monster van Loch Ness duikt het op in windstille periodes, bij voorkeur tijdens de vakantie. Dat was ook het geval afgelopen zomer.

Ik was dus zo vrij om op 23 juli, naar aanleiding van de actualiteit toen, mijn vraag om uitleg in te dienen. Uiteraard zijn er intussen dingen gewijzigd. Op 23 juli ging u er nog van uit dat een slimme kilometerheffing ingevoerd zou kunnen worden in ons land in samenspraak met de andere gewesten, maar ook wellicht in een breder Europees perspectief, zeker met Nederland. U ging ervan uit dat dat ten laatste in 2013 zou kunnen worden ingevoerd, zoals aangekondigd in uw regeerakkoord. Om een en ander te vergemakkelijken en verder te onderzoeken zou u een begeleidende consultant zoeken.

Intussen, minister, zijn er twee dingen gebeurd. Er is een nieuwe Nederlandse regering die te kennen heeft gegeven dat ze niet meer gelooft in het verhaal van de kilometerheffing, slim of dom. U zult dus al zeker uw Europese strategie moeten herzien.

Daarenboven, misschien nog belangrijker, is er recent een advies gekomen van de Mobiliteitsraad (MORA), dat u in juli al had aangekondigd en dat we intussen hebben kunnen lezen – of toch samenvattingen ervan. De MORA is geen grote minnaar van een systeem van slimme kilometerheffing, tenzij het tot vrachtwagens beperkt zou kunnen worden, en als een eenvoudig systeem – op een beperkt deel van het wegennet en met beperkte tariefvariaties – ingevoerd zou kunnen worden.

Dat zijn twee tegenslagen voor uw regering. U ging ervan uit dat er in de lage landen een grote consensus voor de slimme kilometerheffing zou kunnen worden gevonden. De Nederlanders delen nu mee dat die consensus er voor hen niet is, en ook de MORA is bijzonder kritisch.

Uittredend federaal staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe meende in juli ook zijn duit in het zakje te moeten doen. Hij stelt voor om een eventuele slimme kilometerheffing in te voeren via de techniek van het satellietgebruik en niet via vaste registratiepunten. Die twee systemen worden doorgaans naar voren geschoven wanneer er over slimme kilometerheffing wordt gesproken. Ik geef toe, het systeem van de vaste registratiepunten heeft één groot nadeel. Het schijnt dat die registratiepunten bepaalde nummerplaten moeilijker kunnen lezen, en de Belgische nummerplaten zijn daar een voorbeeld van. Laat de heer Schouppe uitgerekend de Belgische nummerplaat rood op wit behouden hebben, in een mildere vorm. Het is nu bordeauxrood, maar het blijft voor de registratiepunten even onleesbaar. En dus moest hij wel naar een satellietsysteem gaan.

Minister, ook daar vind ik dat uw initiatieven nogal prematuur worden doorkruist. Als u wilt gaan voor een systeem van slimme kilometerheffing, had u alle wegen open moeten kunnen houden. Uw partijgenoot en federale collega heeft daar al kritische bedenkingen bij geplaatst.

Minister, hoe staat het nu met de slimme kilometerheffing voor vrachtwagens? Die consultant is intussen nog altijd niet gevonden, laat staan aangeworven. Gaan we daarmee door? Gaan we überhaupt met het idee van de slimme kilometerheffing door? Zo ja, op welke manier: op de uwe, op de onze, op die van de heer Schouppe?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Op 26 oktober 2007 besliste de Vlaamse Regering om de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens, analoog aan het Duitse systeem, voor te bereiden. Hiervoor richtte ze een ambtelijke werkgroep op binnen de Vlaamse administratie. Die legde op 19 december 2008 een eindverslag voor aan de Vlaamse Regering. Op basis van deze nota nam de Vlaamse Regering een officieel standpunt in over de invoering van een kilometerheffing in Vlaanderen.

In het regeerakkoord 2009-2014 is onder de titel ‘Kosten van mobiliteit objectief doorrekenen’ de volgende passage opgenomen – en ik citeer: “De Vlaamse Regering zal een kilometerheffing voor het vrachtvervoer over de weg invoeren met als streefdatum 2013. De timing wordt echter afgestemd op de andere gewesten en er wordt rekening gehouden met de evolutie in Nederland. Wat het personenvervoer betreft, wordt onderzocht onder welke voorwaarden, zoals mobiliteitsimpact, sociale impact, impact op leefbaarheid en haalbaarheid, een kilometerheffing voor personenwagens kan worden ingevoerd. Daartoe wordt een pilootproject opgezet.”

De Vlaamse Regering zette deze beleidsintentie op 12 februari 2010 om in een plan van aanpak voor alle topics die horen onder het objectief doorrekenen van de kosten voor mobiliteit. Concreet gaat het over: de invoering van een kilometerheffing, de vergroening van de belasting op de inverkeerstelling (BIV), de hervorming van de verkeersbelastingen en de eigen inning van de verkeersbelastingen.

Tijdens de vergadering van 23 juli 2010 formuleerde de Vlaamse Regering een stand van zaken en een voorstel tot verdere vooruitgang in het dossier kilometerheffing. Om de

doelstelling van 2013 te halen, schreef de Vlaamse Regering ook een bestek uit voor de aanstelling van een consultant. Die moet de weg naar de uiteindelijke aanbesteding van het project mee begeleiden.

Het bestek biedt ook de mogelijkheid voor het Waalse en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest om op dat moment mee te stappen in de werkzaamheden van het Vlaamse Gewest. Het is de bedoeling dat de drie gewesten gezamenlijk een systeem van slimme kilometerheffing voor vrachtwagens invoeren. Minister-president Peeters voert, in samenspraak met zijn collega-ministers, onderhandelingen met het Brusselse en Waalse Gewest om te komen tot een globaal politiek akkoord over de hervorming van de verkeersfiscaliteit voor vrachtwagens, maar ook over de vergroening van de verkeersbelastingen voor personenwagens.

Op 30 september 2010 sloten VVD en CDA in Nederland een regeerakkoord. Daarin is het volgende opgenomen: “Er komt geen kilometerheffing. Een verschuiving van vaste lasten naar variabele lasten is mogelijk door verhoging van accijnzen op brandstoffen onder gelijktijdige en evenredige verlaging van vaste lasten. Het kabinet zet hiervoor in op overleg met de buurlanden en binnen de EU.”

Ik heb de volgende vragen voor de minister-president. Wat is het verdere plan van aanpak gezien de nieuwe situatie? In hoever zullen er nog contacten met Nederland plaatsvinden? In welke mate zal de impact van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens op de Vlaamse economie en de concurrentiepositie van de Vlaamse havens worden nagegaan wanneer Nederland die niet zou invoeren?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Er was al sprake van dat systeem sinds het regeerakkoord van 2004, toen nog het wegeenvignet. Nu we stappen zetten in de richting van het rekeningrijden en het blijkt dat we dat zullen invoeren los van het systeem dat in Nederland wordt gebruikt, is mijn vraag of kan worden gegarandeerd dat de concurrentiepositie voor onze Vlaamse ondernemingen daardoor niet verslechtert. Ons systeem zou in overeenstemming zijn met het Duitse, maar niet met dat van de andere ons omringende landen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: De slimme kilometerheffing is een belangrijk element uit het regeerakkoord. U hebt er al hard voor geijverd. De omstandigheden zijn nu wat minder gunstig. Ik herinner me dat u in een actualiteitsdebat zei dat u dat het liefst met Nederland wilde doen, maar als dat niet mogelijk was, dat u het dan zonder Nederland zou aanpakken. Voor u lag de prioriteit bij de andere gewesten.

Er worden hier geregeld vragen over de slimme kilometerheffing gesteld. Ik zou willen vragen om op geregelde tijdstippen hierover in de commissie een stand van zaken te krijgen voor een goede opvolging van het dossier zodat er niet telkens aparte vragen over worden gesteld. Ik wilde graag de stand van zaken kennen aangaande het overleg met de andere gewesten, Brussel en Wallonië.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik herhaal wat ik daarstraks heb gezegd omdat de minister toen nog niet aanwezig was. Deze morgen kwam ik toevallig van schepenen uit Leuven te weten dat er een proefproject over een kilometerheffing voor personenwagens in de maak was. Er is een consortium van Leuvense innovatieve bedrijven bij betrokken. Ze hadden een dossier ingediend bij het IWT om subsidies te krijgen. De subsidies zijn, misschien voorlopig, geweigerd. De redenen daarvoor ken ik niet. Het project was al bijna klaar om te worden uitgevoerd. Zonder subsidies wordt het moeilijk uitvoerbaar. Op welke termijn ziet u het pilootproject voor personenwagens? Is het de bedoeling om dat parallel te laten verlopen, dus in 2013? Kunt u daar een termijn op plakken?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik heb begrepen dat we de volgende week de MORA horen en het debat dan zullen kunnen voortzetten. Het is van belang dat een transitland als het onze liever vandaag dan morgen begint met de invoering van een kilometerheffing voor vrachtverkeer. We hebben heel veel transitverkeer dat een enorme openstaande factuur achterlaat op het vlak van slijtage van het wegdek, geluidsoverlast, fileleed en zo meer. Nu Nederland afhaakt, kunnen we ons inderdaad beter aan het Duitse model spiegelen dat al jaren operationeel is, het Toll Collect-System. Ik dacht dat Nederland in ieder geval een ander model zou hanteren, een soort van multiservicemodel waarin verschillende communicatiesystemen kunnen worden toegepast. Wij gaan voor een single provider, een heel andere methodologie. Er is een goede overeenstemming nodig met de andere gewesten in ons land. We moeten samen uit het eurovignet stappen of niet. We houden beter het Duitse model aan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft woord.

Minister Hilde Crevits: Ik hoorde net dat het MORA-advies volgende week wordt besproken. We hebben op 12 februari een politiek bestuurscomité onder mijn leiding opgericht en ook een coördinatieplatform tussen de ambtenaren dat de invoering heel conceptueel moet voorbereiden. Ze hebben in het voorjaar de conceptfase uitgewerkt. Ze hebben de beslissing van de Vlaamse Regering voorbereid die op 23 juli is genomen. Ze zal worden bezorgd als u ze niet hebt. Ze is ook op fora te vinden.

Bij het uitwerken van de conceptdefinitie heeft men een analyse van de genomen beslissingen gemaakt en ook buitenlandse voorbeelden uitgewerkt. We hebben de Nederlandse situatie in detail verkend, maar ook relatief nieuwe initiatieven. Frankrijk is ook bezig met een kilometerheffing in de regio van de Elzas.

Het MORA-advies van 30 maart is bekeken en inhoudelijk geïntegreerd. De ambtenaren hebben een zeer uitgebreid document opgesteld. Daarin staat dat bij het uitwerken van het concept rekening moet worden gehouden met het voortschrijdend inzicht. De nota bevat de bouwstenen voor het bestek. Daarin moet de mogelijkheid zijn vervat dat het aanbod kan worden gewijzigd in functie van de optimale ontwikkelingen die er optreden. Dat staat in de nota die we op 23 juli hebben goedgekeurd.

De MORA had me gevraagd of zij als er een bestek zou worden opgemaakt, nog eens hun advies konden verlenen. Na 23 juli heb ik het dossier teruggestuurd naar de MORA en hen om een nieuw advies gevraagd. Het was een zware dag voor de MORA. In de MORA zit namelijk iedereen: de milieuorganisaties, de mobiliteitsorganisaties en de vrachtwagensector. Het was soms moeilijk om tot een consensus te komen en een advies te formuleren, maar ze hebben het gedaan. Ik ben er blij om.

Er staan interessante zaken in. Twee punten zijn van belang. De Vlaamse Regering heeft in haar principenota ingeschreven dat er een kilometerheffing moet komen op het hele wegennet. De MORA raadt aan te kiezen voor een beperkt systeem van kilometerheffing voor vrachtvervoer dat op een beperkt aantal wegen van toepassing is. Zij bedoelen dan de snelwegen en alle wegen waar vrachtvervoer voorbijrijdt. Zij zijn voorstander van beperkte tariefvariëaties en een eenvoudige technologie. Als het systeem te ingewikkeld is, wordt de basiskost te hoog.

Zij stellen dat er een draagvlak voor bestaat bij de leden. Het gaat tenslotte om een waaier van belangrijke mensen. Zij stellen dat men het eurovignetwegennetwerk moet aanhouden. Dat is bespreekbaar. De nota van 23 juli is zagezegd de Bijbel, maar als de MORA goede argumenten heeft, luisteren we. Er zijn argumenten om het eurovignetwegennetwerk te nemen. Het is mijn droom om in heel Europa alles gelijk te maken, overal dezelfde heffingen en voor iedereen hetzelfde systeem. Dat is moeilijk. Als we het netwerk al pakken, is het natuurlijk iets makkelijker als daar ooit iets zou ontstaan. Dan kunnen we daarin meegaan.

We hebben met de andere gewesten gesproken. We hebben duidelijk gezegd dat we die consultantopdracht gingen doen en dat ze mee konden instappen. Er was ook interesse, de andere gewesten zijn blijvend geïnteresseerd in de output.

De toestand met Nederland is voor mij hallucinant. Een half jaar geleden heeft men mij hier verweten dat ik niet snel genoeg was, dat ik mij liet pakken door de Hollanders. Nu hebben de Hollanders de boeken toegedaan en moet ik mij verantwoorden en uitleggen wat ik nu ga doen. Verwijt mij geen inconsequentie. Mevrouw De Ridder heeft terecht gezegd dat we er al jaren mee bezig zijn. We zijn ook al jaren consequent. Ik zal proberen om zo voort te werken.

Dit is een belangrijk dossier voor de Vlaamse Regering. We hebben beslist om de kilometerheffing voor vrachtwagens in te voeren in 2013. Voor auto's hebben we geen beslissing genomen. Er is wel beslist dat de uitrol voor een proefproject in deze legislatuur zal gebeuren.

Mevrouw Brouwers, ik zal dat moeten nakijken. Ik kan u nu niet antwoorden. Het kan een slecht project geweest zijn. Morgen vergadert de regering. Ik zal minister Lieten vragen hoe zij dat ziet en wat de bedoeling is. Ik heb het project in Leuven al eens vernoemd. Ik weet niet of dat nu over hetzelfde project gaat of niet.

De Nederlandse regering heeft een paar uur geleden de eed afgelegd. Marc Rutte is premier, mijn ambtsgeenoot is Melanie Schultz van Haegen. Dat wist ik al, maar in de politiek is men pas zeker als de eed afgelegd is. Mevrouw Schultz van Haegen wordt minister van Infrastructuur en Leefmilieu. Het lijkt me zeer belangrijk dat de minister-president zo snel mogelijk een afspraak maakt met de Nederlanders. Ik zou graag meegaan als het enigszins kan. Er moet een overleg komen tussen de ministers-presidenten en de ambtscollega's. Nederland heeft altijd gekozen voor vrachtwagens én auto's. Wij hebben gekozen voor de getrapte aanpak: eerst vrachtwagens en later auto's omdat de problematiek totaal verschillend is.

We moeten nagaan hoe hard het allemaal is en wat de mogelijke wendingen zijn. Stel dat Nederland geïnteresseerd is om te participeren aan het consultancy. Ik weet het niet. Ik kan daar niet veel over zeggen. U kunt ons niet verwijten dat we gisteren niet gesproken hebben; ze hebben nu pas de eed afgelegd. Dat moet er in de komende maanden zeker van komen.

Mevrouw De Ridder, mijnheer Martens, het lijkt me opportuun om niet alleen naar Nederland te kijken. Ook Duitsland heeft een systeem, er zijn heel wat technologieën, en ik heb onlangs een zeer deprimerend artikel gelezen rond Galileo. Er beweegt veel maar we moeten onze eigen koers varen. We hebben veel kennis. We moeten doorgaan met de consultant. We moeten die man of vrouw of dat bureau hun werk laten doen. De MORA moet hier worden gehoord. Ik ben absolute fan van een periodieke rapportage. Als u volgende week beslist dat u een driemaandelijks rapport wilt, mij goed. *(Opmerkingen)*

U hebt mijn steun. Als Nederland iets beslist, kunt u daar actuele vragen over stellen. Voor mij is het allemaal gelijk. Er is in de voorbije maanden zeer hard aan gewerkt. De nota van 23 juli is er niet zonder slag of stoot gekomen. Er is overleg met de andere gewesten. De MORA heeft een iets afwijkend advies gegeven waar we nu in alle rust verder over moeten debatteren. Hoe pakken we dat verder aan? Het advies van de MORA is een week of twee oud, het is nog niet besproken op de ministerraad.

Een belangrijk punt dat de MORA nog aanhaalt, is de concurrentiepositie van de havens. Ik heb altijd gezegd: bij voorkeur Nederland. Dat is niet zomaar. Wij hebben een kustlijn en vier havens. Nederland heeft ook een kustlijn en enkele havens. Als we zonder Nederland zouden voortgaan, moeten we de impact daarvan goed bekijken. De MORA suggereert dat we een impactanalyse doen. Ik vind dat geen slecht idee. Ik ben daarmee bezig. Ik ben van plan om dat goed te onderzoeken. We kunnen hier niet 'out of the blue' beslissen of de kilometerheffing nodig is of niet. Voor mij is ze absoluut nodig. Ik sluit niet uit dat we met Nederland kunnen samenwerken. We moeten eerst met die regering gaan praten en naar hun visie vragen. We gaan intussen zeker door met onze consultant en gaan zorgzaam om met het

advies van de MORA. In Nederland hebben ze ook maar nadien beseft hoe moeilijk het is om een draagvlak op te bouwen. Wij gebruiken het instrument MORA om dat te proberen realiseren. Dat is moeilijk. We moeten dat zorgzaam aanpakken.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, u blijft dromen van een Europese oplossing maar iedereen weet dat die er niet gaat komen. Europa heeft perifere en transitlanden. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Ik mag dat zeggen, ik zit in de oppositie. Ik kan iets vrijer spreken dan u. Ik ben ook niet zo'n eurofiel als sommige leden hier. Dat is met recht en reden want ik merk aan sommige dossiers dat Europa ons weinig baten zal brengen. Dat geldt ook voor dit dossier. Wij zijn een transitland en wij gaan alle perifere landen tegen krijgen. Dat zijn geen onbelangrijke staten. Ik heb vandaag op Belga gelezen dat men nu probeert op het niveau van het voorzitterschap nog een aantal dingen te forceren. Maar ik durf u op een briefje te geven dat dat niet zal lukken. De Europese oplossing komt er niet.

Het MORA-advies is inderdaad belangrijk, juist omdat het gedragen wordt door een heel brede waaier van zeer verschillende instanties en persoonlijkheden. Het verdient de aandacht die het volgende week zal krijgen. Helaas moet ik mij voor die vergadering verontschuldigen omdat mijn eigen commissie dan in het buitenland zit.

Mevrouw De Ridder heeft erop gewezen: dit dossier heeft al een lang parcours afgelegd. We zijn in 2004 begonnen. Toen had de regering de juiste intentie om het transitverkeer aan te spreken, om het mee te laten betalen voor het gebruik. Dat levert immers weinig economisch rendement op voor ons en is integendeel zelfs een beetje schadelijk. Men wou het transitverkeer mee laten betalen voor onze infrastructuur die wij zo welwillend aanbieden. U lacht er soms mee, voorzitter, maar die Michel Daerden uit Wallonië had het simpele voorstel van een papieren vignet. Ik vind voor één keer dat die man daarmee een meer bevlogen gedachte heeft gehad. Trouwens, dat werd ook gesteund door CD&V bij monde van de heer Decaluwe, die ook geloofde in de formule van het papieren vignet.

Wat is er echter gebeurd? Leterme is naar zijn goede vriend Balkenende gestapt. Hij wou zijn karretje aan dat van de Hollanders koppelen. Hij heeft de eigen plannen opzij gelegd en wou met de Nederlanders in zee gaan. Nu zeggen die Nederlanders dat ze niet meer meedoen. Ze geloven er niet meer in. Wat heeft de meerderheid nu bedacht? Ze gaat haar karretje aan dat van de Duitsers koppelen! U zult dat voortschrijdend inzicht noemen, ik noem dat bochtenwerk. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Nee, u niet, ik verwijs naar de partij van de heer Martens, die in dit dossier – en andere – al wat bochten heeft gemaakt. Ik vind dit eerlijk gezegd een beetje pijnlijk. Als we in 2004 hadden uitgevoerd wat we toen van plan waren, dan hadden al heel wat centen kunnen sparen die we in de voor Vlaanderen zo nodige infrastructuurwerken hadden kunnen investeren. Dit is het dossier van de gemiste kans. Ik begrijp, minister, dat u als opvolger van mevrouw Van Brempt – om haar niet te noemen – in een moeilijke positie zit. Ik ga ervan uit dat u met de beste bedoelingen dat dossier verder zult beheren. Ik raad u dan ook aan om zeker rekening te houden met het concrete en constructieve advies van de MORA.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we delen eigenlijk dezelfde verbazing. We hebben het Nederlandse ontwerp van regeerakkoord en later het regeerakkoord gelezen. We willen u noch de minister-president opjagen. Het is zeer goed dat u gaat overleggen met de Nederlandse regering. Dit is een belangrijke wijziging in het beleid van de Nederlandse regering. Ik ben vooral bekommerd hoe we in de toekomst onze weginfrastructuur zullen financieren. Ik denk dan aan de projecten in verband met de Oosterweelverbinding, aan de voorgestelde verbreding van de Brusselse ring en aan de jaarlijkse onderhoudswerkzaam-

heden aan de gewestwegen. De invoering van dit systeem leek een mogelijkheid. Daarom werd naar Nederland gekeken. Op logistiek vlak is dit immers onze concurrent. Indien Nederland dit op een andere manier wil invoeren, zijn we terecht bekommerd. Dat staat trouwens ook in het advies van de MORA. We kunnen die studie over de Vlaamse havens beter nu al laten uitvoeren.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: De door de heer Penris aangehaalde kilometerheffing voor het vrachtverkeer bestaat eigenlijk al. Voor vrachtverkeer hebben we immers het eurovignet. Een variabele kilometerheffing lijkt me meer gedragssturend. Als we met een vignet zouden werken, zouden de mensen eenmaal per jaar een vast bedrag moeten betalen. Als iemand tot de club behoort, kan hij beter wat meer rijden. Dan haalt hij de kosten er sneller uit. We moeten naar een variabele heffing gaan. Ik denk dat we op dat vlak geen bochten hebben gemaakt.

Ik kijk vooral naar Duitsland. Van mij mag de minister ook het Franse systeem en dergelijke tegen het licht houden. In Duitsland is het systeem evenwel reeds operationeel. Al onze vrachtwagens hebben die on-board unit al. Ik wil vermijden dat onze chauffeurs in de toekomst zes bakjes in hun cabine moeten installeren om in elk land op het specifiek systeem te kunnen afstemmen.

We moeten zo veel mogelijk naar een eenvormig systeem gaan. Dit systeem moet in verschillende landen werken. We kunnen dan ook best onze mosterd halen waar het systeem nu al operationeel is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil nog even iets toelichten. Er is geen sprake van de mosterd elders te halen. In de nota die de Vlaamse Regering op 23 juli 2010 heeft besproken, is naar het Franse en het Duitse systeem gekeken. We moeten iets vinden dat zo goed mogelijk werkt. We merken ook wat er in Nederland gebeurt. We kunnen moeilijk ons wagonnetje aan de Duitse trein hangen. In Duitsland wordt namelijk al met dit systeem gereden.

Het is geen gemakkelijke weg. Consequent zijn, heeft echter een voordeel. Ik probeer vooruit te geraken. Indien anderen van mening veranderen, kan ik niet elke keer mee veranderen. Dan zou ik een windhaan worden en dat is allerminst de bedoeling. Dan ben ik nog liever een kip.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Als ik me niet vergis, heeft de Europese Ministerraad Transport vorige vrijdag vergaderd. De herziening van het eurovignet is daarbij aan bod gekomen. De door de heer Martens aangehaalde variabele posten horen hier ook bij. Dat moet absoluut op onze agenda komen.

De voorzitter: Dat staat volgende week op onze agenda. Het eurovignet zal dan aan bod komen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik wil dit nog even aanvullen. Indien in het rekeningrijden met omgevingsfactoren rekening wordt gehouden, blijft de prijs nog steeds variabel in functie van het aantal afgelegde kilometers. De EU onderzoekt nu in welke mate we dit kunnen verbreden en omgevings- en leefmilieufactoren in de prijs kunnen opnemen. Dat is het debat dat momenteel wordt gevoerd. Een vignet in plaats van een strakke kilometerheffing maakt nog steeds een verschil. Het aantal gereden kilometers speelt geen rol. Dat is een nuancering die ik wil aanbrengen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het IVA Fonds Stationsomgevingen - 50 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, zoals iedereen weet, vervullen kwalitatieve stationsomgevingen een sleutelrol in de aanpak van allerhande mobiliteitsproblemen. In 2007 is dan ook met de beste bedoelingen het Fonds Stationsomgevingen opgericht. Dit fonds heeft de opdracht gekregen de infrastructurele kosten van de herinrichting van stationsomgevingen te dragen. Ik heb dit eens in de begroting opgezocht. Het gaat ondertussen al over bijna 25 miljoen euro.

In de tekst van het decreet is niet zo goed tot uiting gekomen dat dit enkel betrekking heeft op het investeringsaandeel van de Vlaamse Vervoersmaatschappij (VVM) in de stationsprojecten. Dat staat er niet expliciet. In de memorie van toelichting wordt dit duidelijk. Dat is eigenlijk mijn eerste vraag. Hoe zit het nu juist?

In zijn Rekeningenboek over 2008 heeft het Rekenhof in een apart hoofdstukje een aantal technische, maar vrij essentiële opmerkingen over dit fonds gemaakt. Dit hoeft niemand te verwonderen. Ten tijde van de oprichting van het fonds in 2007 hebben het Rekenhof, de SERV en de Inspectie van Financiën ernstige vragen gesteld. Eigenlijk heeft de Vlaamse Regering die vragen toen naast zich neergelegd.

De criteria om uit het fonds centen te kunnen putten, zijn later in een uitvoeringsbesluit geplaatst. Het komt erop neer dat een stationsomgeving pas in aanmerking komt als er een samenwerkingsakkoord tussen De Lijn, de NMBS en een lokaal bestuur is. Ik wil al die criteria niet opsommen. Dat is niet zo relevant voor mijn vragen.

In het Rekeningenboek over 2008 stelt het Rekenhof dat “de samenstelling, opvolging en afhandeling van de dossiers voor het grootste deel bij de Vlaamse Vervoermaatschappij berusten. De taken van het departement Mobiliteit en Openbare Werken, waarin het fonds is ingebed, beperken zich in de praktijk tot het nazicht van het programma van het fonds en controle van aanbestedingen en facturen.” Het agentschap mag ook de betalingen doen.

De facto ontvangt de VVM investeringsdotaties uit de algemene uitgavenbegroting. Dat is niet normaal. Het fonds vervult louter de functie van tussenpersoon. Eigenlijk is dit een brievenbus. Die werkwijze doet natuurlijk afbreuk aan de transparantie van de financiële stromen van de algemene uitgavenbegroting naar De Lijn. Bovendien zorgt ze voor een overbodige administratieve belasting.

Uit de huidige werking van het fonds blijkt dat het statuut van een IVA voor dit fonds niet echt met de criteria van het kaderdecreet Bestuurlijk Beleid strookt. Een van de belangrijkste criteria luidt dat er sprake zou moeten zijn van een voldoende massa uitvoeringstaken. Een brievenbus heeft geen massa uitvoeringstaken. Dat is een van de punten van kritiek.

Het Rekenhof besluit met: “Ruim 2 jaar na de oprichting van het Fonds Stationsomgevingen is het nog steeds niet duidelijk waarom de financiering van het aandeel van de VVM in de projecten voor de herinrichting van stationsomgevingen langs dit IVA met rechtspersoonlijkheid moet verlopen. Uit de huidige werking blijkt dat het fonds louter als tussenpersoon fungeert om het aandeel van de VVM-De Lijn in de stationsomgevingsprojecten te financieren met middelen uit de algemene uitgavenbegroting. Het huidige IVA voldoet in elk geval niet aan de cumulatieve voorwaarden voor verzelfstandiging uit het kaderdecreet bestuurlijk beleid.”

Op 14 september 2007 heeft de Vlaamse Regering een besluit genomen waarin is afgesproken dat de minister het definitief investeringsprogramma jaarlijks aan de Vlaamse Regering zou overmaken. Dit is in januari 2009 voor het laatst gebeurd. Ik merk niet veel enthousiasme voor deze manier van werken. Er is misschien enthousiasme voor de projecten.

Ik hoop dat ik al duidelijk heb gemaakt dat ik hier geen afbreuk aan wil doen. Deze werkwijze is echter totaal niet transparant. Dit is ook voor het Vlaams Parlement een probleem. Aangezien het toch om een potje van bijna 25 miljoen euro gaat, vind ik dat we daar wel eens over mogen discussiëren.

Minister, is het zo dat het Fonds Stationsomgevingen alleen kan optreden met betrekking tot het investeringsaandeel van De Lijn in de projecten van herinrichting van stationsomgevingen? Kunnen daar ook andere projecten mee worden gefinancierd zoals een fietspad in de omgeving van zo'n station? Gaat u akkoord met de conclusie van het Rekenhof? Zo ja, welke conclusies zult u daar zelf uit trekken?

Is het voor de duidelijkheid niet aangewezen dit fonds gewoon af te schaffen en de middelen als investeringsdotatie toe te wijzen aan De Lijn? Dan is het voor iedereen toch wat duidelijker. Kunt u toelichting verschaffen bij de stand van zaken van het investeringsprogramma 2010? Het jaar is bijna om. Los van de technische budgettaire discussie is het interessant een stand van zaken te krijgen van dit project.

De heer Jan Peumans: Gisteren hebben we in de commissie Financiën het Rekeningenboek 2008 besproken. Op bladzijde 196 en volgende kunt u lezen over een fonds dat de regering heeft opgericht. Mevrouw Brouwers heeft zich daar voor haar vraag om uitleg op gebaseerd. De conclusie van het Rekenhof is dat de regering dat best zo snel mogelijk opdoekt, want het heeft geen enkele meerwaarde, integendeel. Dat is een heel opvallende zin. Er staat dat het fonds bovendien zorgt voor een overbodige administratieve belasting.

Het is goed dat mevrouw Brouwers deze vraag om uitleg stelt op basis van het onderzoek van het Rekenhof. Dat mag worden gezegd. Er staan nog enkele interessante zaken in die geen betrekking hebben op deze minister. Ook voor andere commissies willen we dat rekeningenboek wat tastbaarder maken. Het gaat ook over een belangrijk onderwerp, namelijk premies voor 50-plussers. Dat spreekt me geweldig aan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het Fonds Stationsomgevingen treedt vandaag alleen op met betrekking tot het investeringsaandeel van De Lijn in de projecten van herinrichting van de stationsomgevingen. Ik kan me inderdaad aansluiten bij de conclusie van het Rekenhof. De verzelfstandiging van het fonds is geen meerwaarde op zich. Ik heb me daarover laten informeren. De Lijn is in de praktijk de enige begunstigde om de herinrichting van de stationsomgevingen mee te financieren. Ik kan begrijpen dat de huidige structuur voor onduidelijkheid en verwarring zorgt. Het is nuttig dat we nagaan hoe de administratie samen met de administratie Financiën en Begroting deze IVA kan opheffen.

Een eerste stap inzake verduidelijking is al genomen bij de begrotingsopmaak 2010. De dotatie van het Fonds Stationsomgevingen werd integraal opgenomen in de begroting van De Lijn. Het is gemakkelijk gezegd om iets af te schaffen, maar ik wil het even hebben over de reden waarom het indertijd werd opgericht. De investeringsbehoefte van De Lijn voor stationsomgevingen hangt af van een bijzonder moeilijk voorspelbare dynamiek. Er is een samenwerkingsovereenkomst met vele partners. Net door deze dynamiek, de grote verscheidenheid aan partners en de complexiteit van deze projecten is het moeilijk om de betalingen jaar na jaar precies te ramen.

Het fonds had een groot voordeel, het zorgde voor een financiële reserve en een fondsvorming, zonder dat het een IVA is. Dat is heel wispelturig. Op het juiste moment moet je op de kar springen van de engagementen die je wilt aangaan. De aanpak van stationsomgevingen is een werk van lange adem. De uitvoeringstermijnen zijn vaak lang, soms werkt men er 10 tot 15 jaar aan. Het zijn periodes waarbinnen een aantal engagementen moeten worden gerealiseerd. Binnen deze termijn zijn de uitvoeringen van deze afspraken bindend bepaald in samenwerkingsovereenkomsten. De investeringsbehoefte – ondertussen

zijn er al veertig projecten in stationsomgevingen – hangt af van die dynamiek. Het is moeilijk om dat allemaal in een jaarprogramma te geven.

Ik heb een overzicht van het investeringsprogramma 2010. Zo hebt u meteen een lijst van de projecten en hoeveel ervoor is uitgetrokken. Ik stel voor dat dit aan het verslag wordt toegevoegd (zie [bijlage](#)).

Kort samengevat geloof ik dat we dat inderdaad moeten afschaffen, met dien verstande dat we wel een aparte pot moeten kunnen houden in een ruiter, zodat we de budgetten jaar na jaar kunnen overhevelen. Het is van belang dat die middelen blijven, maar ik vraag me af of dat een IVA moet zijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik ben heel tevreden dat u ingaat op de vraag van het Rekenhof. Het kan niet de bedoeling zijn om door het fonds af te schaffen, alles droog te leggen. Ik hoor dat er veertig projecten in de pijplijn zitten. Het zal maar gebeuren dat er vijf tegelijk de centen opvragen. Ik kijk uit naar de afschaffing van dat fonds.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de uitvoering van de vier Scheldeverdragen - 120 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Wilfried Vandaele tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over het niet ontpolderen van de Hedwigepolder - 127 (2010-2011)

Vraag om uitleg van Bart Martens tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de beslissing van de Nederlandse regering om de Hedwigepolder niet te ontpolderen - 168 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de mogelijke gevolgen van de Nederlandse weigering om de Hedwigepolder te ontpolderen voor de uitdieping van de Westerschelde - 215 (2010-2011)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag om uitleg gaat over uitspraken aan de Nederlandse kant. De Nederlandse regering was er nog niet, maar er was wel al een duidelijk beeld van het regeerakkoord. We zien dat dit op een belangrijke manier afwijkt van de verdragen die we tussen Vlaanderen en Nederland hebben afgesloten, de vier Scheldeverdragen betreffende de toegankelijkheid, de veiligheid, de natuurlijkheid en het nautisch beheer van de Schelde.

De verruimingswerken zijn in februari 2010 begonnen. Ze zijn nog niet afgerond, tenzij ik me vergis, maar wel al ver gevorderd. Hopelijk zullen ze eind dit jaar volledig afgerond zijn. Ze moeten een diepgang van 13,1 meter opleveren, zodat niet alle grootste schepen, maar toch een belangrijk deel, tijongebonden de Antwerpse haven kunnen aandoen.

In de verdragen was bepaald dat een deel van de Zeeuwse polder zou worden teruggegeven aan de natuur. Deze ontpoldering moest de natuurlijkheid versterken. Belangrijk is dat we spreken over de versterking van de natuurlijkheid, en niet over een compensatie. Ik zie in verschillende vragen van collega's dat er over natuurcompensatie wordt gesproken. Het is geen natuurcompensatie, het is een welwillendheid van de Vlamingen om dit mee te betrekken in de verdragen over de verruiming. Ik sta trouwens ten volle achter die welwillendheid en uitbreiding. De Vlamingen betalen trouwens voor die natuurmaatregel, het zijn niet de Nederlanders die dat zullen doen.

In het regeerakkoord dat VVD en CDA sloten, staat het volgende te lezen: “Nu de verdieping van de Westerschelde is afgerond,” – dat is een fout, want ik denk niet dat ze al volledig is afgerond, tenzij ik me vergis – “wordt er in overleg met Vlaanderen een alternatief ontwikkeld voor de ontpoldering van de Hedwigepolder in Zeeuws-Vlaanderen”.

Er wordt ook verwezen naar plannen om schorren aan te leggen. Ten eerste, volgens mij zijn die werken niet afgerond, en ten tweede lezen we dat het in overleg met Vlaanderen gebeurt. Minister-president Peeters heeft daarop onmiddellijk verklaard dat hij niet op de hoogte was van die plannen van de nieuwe Nederlandse regering om af te zien van de ontpoldering van de Hedwigepolder, en dat hij ervan uitgaat dat Nederland internationale verdragen respecteert.

Er is een beetje verwarring ontstaan, omdat de minister-president in het verleden andere uitspraken heeft gedaan. In de Provinciale Zeeuwse Courant zei hij in juni van dit jaar dat hij “open staat voor elk goed idee dat de ontpoldering van de Hedwigepolder alsnog overbodig maakt”. Is dat er en voldoet dat aan de eisen van natuurherstel in de Westerschelde, dan valt wat hem betreft te praten over een herziening van het verdrag tussen Nederland en Vlaanderen, waarin het onder water zetten is geregeld.

Het lijkt me niet overbodig om hier duidelijkheid te vragen aan de minister. Moeten we een krantenartikel aan Nederlandse kant geloven? Of was de minister-president inderdaad niet op de hoogte en is hij niet bereid om daarop terug te komen?

Bij sommigen leeft nu de vrees dat bepaalde natuurverenigingen naar de rechter kunnen stappen met de vraag tot een tijdelijke schorsing van de verruimingswerken die nog bezig zijn. Dat brengt mij tot de volgende vragen, minister. Hebt u al contact gehad met uw Nederlandse collega's? Kunt u bevestigen dat de Hedwigepolder niet langer zal worden ontpolderd? Was u of de minister-president daar al dan niet van op de hoogte? Komt het erop neer dat Nederland het verdrag eenzijdig verbreekt en het in krantenartikels probeert voor te stellen alsof het in samenspraak gebeurt? Of is er wel degelijk overleg geweest met de Vlaamse Regering of een vertegenwoordiger ervan?

Wat betekent dit voor de huidige verruimingswerken? Welke stappen kunt u al dan niet ondernemen om die werken veilig te stellen? Bent u van mening dat natuurverenigingen de huidige verruimingswerken kunnen laten schorsen op basis van die passage in het Nederlandse regeerakkoord, omdat zij, weliswaar verkeerdelijk, uitgaan van een compensatie en dus een samenhang tussen beide, wat uiteraard geen afbraak doet aan mijn akkoord met het feit dat wij ruimer zijn gegaan dan de verruimingswerken aan zich?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, Nederland heeft een nieuwe regering van VVD, CDA en PVV, en een nieuw regeerakkoord. En daarin staat: “In overleg met Vlaanderen wordt een alternatief gezocht voor de ontpoldering van de Hedwigepolder.” Eerder heeft ook al een meerderheid van de Tweede Kamer zich tegen die ontpoldering gekant. Maar met wat nu in het regeerakkoord staat, wordt de – ik ga het woord toch gebruiken, mevrouw De Ridder – natuurcompensatie voor het verdiepen van de Westerschelde, toch een essentieel onderdeel van de afspraken tussen Nederland en Vlaanderen, op de helling geplaatst. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Dan gebruik ik die foute term met opzet, mevrouw De Ridder.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, elke volksvertegenwoordiger mag hier zeggen wat hij wil.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, welke gevolgen heeft het niet ontpolderen van de Hedwigepolder voor het dossier van de verdieping van de Westerschelde?

Hebt u al contact gehad met uw Nederlandse collega's, bijvoorbeeld binnen het CDA, in verband met de passage in het nieuwe regeerakkoord? Het is een kersverse regering, dat weten we, maar de spelers zijn al een tijdje bekend en zij bevinden zich onder meer in uw zusterpartij CDA. We weten dat onder andere de heer Koppejan, uit Zeeland, problemen heeft met de ontpoldering. Kwatongen beweren dat de oppositie daar het scherpst is tegen de samenwerking met Wilders en dat daar precies de oorzaak ligt: het zou eigenlijk een cadeautje zijn om de vrede te bewaren. Maar goed, het lijkt mij nuttig dat u daar eens over spreekt met uw partijgenoten, of ze nu minister zijn of niet.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, ik denk dat de heer Vandaele iets te voorzichtig is in zijn bewoordingen. Wij kenden het regeerakkoord natuurlijk nog niet, maar we wisten wel al wat er in de prealabelen tot dat akkoord aan de hand was. Het was zeer duidelijk dat de Nederlanders, en zeker het CDA, de heer Koppejan, die samen met een partijgenote dissident was, over de streep moesten krijgen. En hoe krijg je een koppige Zeeuw over de streep? Door hem garanties te bieden inzake een dossier zoals dat van de Hedwigepolder.

Ik kan de heer Koppejan zelfs geen ongelijk geven. Mocht ik Zeeuw zijn, zou ik het ook moeilijk hebben met het ontpolderen van met veel strijd gewonnen land. De Zeeuwen hebben daar een punt, en een volksvertegenwoordiger uit Zeeland moet de belangen van zijn mensen in Den Haag verdedigen. De heer Koppejan doet dat met de hem eigen envergure, waarvoor hij nu politiek beloond wordt.

Blijkbaar is wat in de aanloop tot de regeringsvorming al stilaan bekend raakte, nu ook verworven beleid aan het worden op het niveau van Den Haag. Wij moeten daar rekening mee houden. Is dat voor ons problematisch? Voor mij persoonlijk niet. Ik ben een grote fan van Hugo de Groot, of Hugo Grotius. Ik heb dat in vorige zittingen al tot uitdrukking mogen brengen in de mooie Latijnse spreuk 'pacta sunt servanda': als je een overeenkomst hebt, moet je die ook naleven, in al haar details.

Wat voor Vlaanderen belangrijk was en blijft, is die verdieping, die op het einde van dit jaar gerealiseerd moet zijn. Al de rest is voor mij van tweede orde. De hoofdzaak van het akkoord met de Nederlanders was de verdieping op 13,1 meter tijongebonden diepgang. Als we dat hebben, mogen wij tevreden zijn. En of het dan over natuurcompensaties, natuurherstel of de versterking van natuurlijkheid gaat, is voor mij allemaal bijkomstig, mevrouw De Ridder. Voor mij is dat woordenkramerij.

Mocht er een hydrologisch probleem zijn, dan zal elke hydroloog naar de rechtbank stappen en zeggen: als je die polder niet ontpoldert, lopen we het gevaar dat we binnenkort allemaal met onze voeten in het water staan. Maar het zijn niet de hydrologen die problemen maken. Het zijn de natuurverenigingen, die onder de vorm van het zogenaamde 'herstel van de natuurlijkheid' nieuw natuurgebied willen verwerven. En dat vind ik een beetje jammer. De Nederlanders, en de Zeeuwen in het bijzonder, doen immers al heel veel inspanningen voor het creëren van bijkomende natuurgebieden, van zout- of halfzoutwatergebieden. Op Schouwen-Duiveland, dat is dan ten noorden van de Oosterschelde, worden op dit moment goede landbouwgronden blank gezet om de fuut, de kluut en de rosse grutto, waar het allemaal om te doen is, ter wille te zijn. De Zeeuwen hebben het daar niet gemakkelijk mee, maar ze leven ermee.

De Zeeuwen hebben op het vlak van natuurlijkheid en het herstel van oud natuurgebied al heel wat inspanningen gedaan. Ik hoop dat wij hun vechtersgeest, die ook in een Latijnse spreuk vervat zit, ‘luctor et emergo’, zullen respecteren.

En carpe diem, minister, dat zullen we doen als het weer vakantie is. (*Gelach*)

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik wil even ingaan op de vraag of er al dan niet sprake is van natuurcompensaties. Ik denk dat mevrouw De Ridder gelijk en niet gelijk heeft. In strikte zin is het inderdaad geen natuurcompensatie, maar het houdt wel degelijk verband met de verdiepingswerken.

Hoe zit dat in elkaar? De natuurbehoudwetgeving zegt dat als je bepaalde maatregelen wilt nemen die mogelijkwerwijze effecten hebben op speciale beschermingszones – de Vogel- en Habitatrichtlijngebieden – je die enkel kunt nemen als er geen significant negatieve effecten zijn. En zo die er wel zouden zijn, moet je aantonen dat er dwingende redenen van groot maatschappelijk belang zijn en moet je de schade herstellen. In het kader van de ontwikkelingsschets Schelde-estuarium werd beslist dat de natuurlijke veerkracht van het estuarium moet worden versterkt, en dat dat kan via het opnieuw ruimte geven aan de rivier. Op dat moment is de natuurlijke veerkracht, het ecosysteem, veerkrachtig genoeg om effecten zoals een volgende uitdieping, te kunnen opvangen zonder dat dat leidt tot negatieve significante effecten. Het houdt er wel degelijk verband mee. Eigenlijk is het een natuuringreep die maakt dat er geen betekenisvolle negatieve effecten kunnen worden verwacht van een uitdieping.

Minister, er werd destijds een hele terminologie rond ontwikkeld, maar die zal ik u besparen. In elk geval is de ontpoldering van de Hedwigepolder nominatief vermeld in het verdrag. De ontpoldering is absoluut noodzakelijk, en dat niet alleen voor het versterken van de natuurlijke veerkracht. De voorbije eeuwen zijn we dat estuarium immers allemaal gaan inpolderen, bekijken, insnoeren en kanaliseren, met enorme risico's tot gevolg, ook voor de haven en de toegankelijkheid. Als we verder gaan met het insnoeren van die rivier, zal er een punt ontstaan waar het estuarium zal verlanden en verzanden. Het is namelijk zo dat het waterbergend vermogen stroomopwaarts bepalend is voor de natuurlijke erosiekracht van de ebwolf. Hoe meer water stroomopwaarts kan worden geborgen, hoe dieper de natuurlijke diepte van de vaargeul. Als je wilt zien wat een verdere insnoering van een estuarium met zich mee kan brengen, moet u maar eens naar het Seine-estuarium gaan. Daar baggert men zich letterlijk arm om de vaargeul op diepte te kunnen houden. Vandaar dat de ontpoldering, het teruggeven van het land aan de rivier van cruciaal belang is, ook om de toegankelijkheid te kunnen bewaren.

Het is daarom ook, mijnheer Penris, dat zelfs het havenbedrijf deskundigen, geomorfologen, professoren, onder wie professor Jean-Jacques Peters, onder de arm heeft genomen. Het heeft er immers ook alle belang bij dat het dynamische meergeulensysteem dat we hebben, intact blijft. Het is niet enkel een kwestie van natuurlijkheid, maar ook van toegankelijkheid. Het is zelfs ook een kwestie van veiligheid, omdat de Prosperpolder en de Hedwigepolder op de plaats waar ze nu liggen, in staat zijn om een stuk van de vloedgolf af te toppen zodat we stroomopwaarts onze dijken minder hoog moeten bouwen dan in een scenario zonder verdere ontpoldering. Het is dus goed voor de veiligheid, voor de toegankelijkheid en voor de natuurlijkheid.

Minister, ik wil u dan ook vragen om er bij uw Nederlandse collega's op aan te dringen om bij de les te blijven, om de verdragen die ze hebben afgesloten, minutieus na te komen. Wij pleiten niet voor een mosselboycot. Trouwens, als we al Nederlandse producten zouden boycotten, zou ik eerder pleiten voor een boycot van pindakaas of Heineken, want dat zou meer succes hebben. We vragen u om alle diplomatieke mogelijkheden uit te putten om de Nederlanders te dwingen om uit te voeren wat ze hebben afgesproken en om ‘à la limite’

zelfs de stap naar het internationaal Arbitragehof te zetten, zoals we dat ook hebben gedaan voor het vrijwaren van onze historische rechten met betrekking tot de IJzeren Rijn.

Onze vraag aan u, minister, is dus of u effectief van plan bent om al uw diplomatieke mogelijkheden uit te putten om te realiseren wat we in onderling overleg hebben afgesproken.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Martens, als u Heineken boycot, raakt u ook aan Cristal Alken.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik zou eigenlijk een vraag aan u willen stellen. Ik herinner u even aan de afspraak die we hier vroeger in deze commissie hebben gemaakt in verband met de Nederlandse Kamer. We zouden op werkbezoek gaan in verband met het bespreken van het rekeningrijden en de kilometerheffing, maar ook van de verdieping van de Westerschelde. Toen hebben we besproken dat de evaluatie van de toepassing van de Europese Habitat- en Vogelrichtlijn er toch eens van zou moeten komen. Het was heel duidelijk dat we inzake de effecten van die toepassing er best begrip voor kunnen hebben dat er een aantal vragen vanuit Nederland kunnen worden gesteld. We hebben gezegd: “U hebt er problemen mee, wij hebben er ook problemen mee, laten we het er eens samen over hebben.” Volgens mij blijven die twee onderwerpen actueel. Aangezien de Nederlandse regering nu opnieuw van start is gegaan, moet onze Vlaamse Regering gewoon contact opnemen met de Nederlandse en wij met de Kamerleden.

De voorzitter: In onze regeling van de werkzaamheden staat altijd het werkbezoek aan de Nederlandse Tweede Kamer. Daarbij staat: “wachten op de vorming van de nieuwe regering in Nederland”. Dat is vandaag gebeurd. De commissies daar zijn inmiddels wellicht ook samengesteld. We kunnen het werkbezoek op korte termijn doen. We hadden een afspraak, maar we hebben die moeten afzeggen omdat de regering-Balkenende toen aan het wankelen was.

De heer Jan Peumans: Minister, aansluitend bij wat de heren Penris, de Kort en Martens hebben gezegd, wil ik erop wijzen dat we hier tijdens de vorige legislatuur heel veel besprekingen hebben gehad over de Westerscheldeverdieping. Ik heb hier altijd iemand horen zeggen – hij is nu de minister-president van de Vlaamse Regering – dat ofwel alles zou worden uitgevoerd ofwel niets. Dat werd altijd opgehangen aan drie woorden: veiligheid, toegankelijkheid en natuurlijkheid.

De Nederlanders hebben a gezegd, ze moeten nu ook b zeggen. Ze hebben de vier verdragen trouwens goedgekeurd toen ze betrekking hadden op de problematiek van de loodsen. Ik vind dat ze hun afspraken moeten nakomen. Ik sluit me dus graag aan bij de oproep van de collega's opdat minister Crevits al haar deskundigheid, charmes en talent aan de dag legt en uitspeelt bij haar Nederlandse collega. We moeten natuurlijk voorzichtig zijn in wat we hier zeggen, maar ik vind dat de Nederlanders niet kunnen zeggen dat ze niet uitvoeren wat hun vorige regering heeft afgesproken. Ik vind dat een beetje een merkwaardige redenering.

Ik herhaal dat de minister-president het hier altijd over die drie kapstokken had: toegankelijkheid, veiligheid en natuurlijkheid.

De heer Jan Penris: Mijnheer Peumans, ik stel alleen vast dat ook de minister-president al een paar keren van koers is veranderd, denken we maar aan het verhaal van het rekeningrijden.

De heer Jan Peumans: Dat klopt, maar het rekeningrijden ligt niet vast in een verdrag dat wij als parlement hebben goedgekeurd. *(Opmerkingen van de heer Jan Penris)*

Als je vier verdragen na heel veel onderhandelen uiteindelijk met veel pijn en moeite goedkeurt, dan betreur ik zulke uitspraken wel.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, Nederland is populair vandaag en zal dat wellicht nog een tijdje blijven. Ik zal proberen om de vragen punctueel te beantwoorden en om ook wat verduidelijking te geven bij de verdragen, maar zonder daarbij te veel in detail te gaan. Het is inderdaad iets waarvan de meeste aanwezigen de context heel goed kennen.

Ik heb de moeite genomen om het Nederlandse ontwerp van regeerakkoord, dat ondertussen wellicht al het regeerakkoord is geworden, helemaal te lezen. Voor wie wanhoopt, kan ik vertellen dat ik daarin het volgende las. Ik las daarin letterlijk dat de nieuwe coalitie expliciet in het akkoord heeft opgenomen dat het kabinet haar internationale verdragen zal respecteren. Zo staat het zwart op wit op papier. Ik kan me eigenlijk moeilijk voorstellen dat Nederland in dit concrete geval zijn verdragsverplichtingen zomaar in de vuilnisbak zou gooien.

Ik wil u geruststellen, want de Vlaamse Regering houdt vast aan de afspraken van een integrale uitvoering van de Scheldeverdragen onder het motto ‘pacta sunt servanda’ – een van de meer populaire uitspraken, mijnheer Penris.

Er is hierover evenwel nog geen contact geweest met Vlaanderen vanuit Nederland, om de eenvoudige reden dat de Nederlandse regering pas vandaag de eed heeft afgelegd. Mark Rutte is de nieuwe Nederlandse premier, mevrouw Melanie Schultz van Haegen is minister van Milieu en Infrastructuur. We kunnen dit nu pas doen en ik heb het absolute engagement van de minister-president dat hij zo snel mogelijk een gesprek zal vragen en dat hij op de thee zal gaan bij de nieuwe Nederlandse premier zodra hij dat kan.

Wij waren niet op de hoogte van de intentie om terug te komen op dat recente besluit om de Hedwigepolder te ontpolderen. Wij hebben dat vernomen via de berichtgeving over de Nederlandse regeringsvorming. Wel hebben we aan de Vlaamse vertegenwoordiger in Nederland gevraagd om de ontwikkelingen daarover van nabij te volgen.

Er is nog geen contact geweest, omdat het me niet verstandig lijkt om de vloer plat te lopen bij een kabinet dat nog gevormd moet worden. We moeten eerst zeker zijn dat iedereen de eed heeft afgelegd. We moeten ook rustig de tijd nemen om te lezen wat er allemaal in dat regeerakkoord staat.

Wat is nu de band met de verruiming? Het gaat hier niet over een vodge papier, we spreken hier over verdragteksten die zijn goedgekeurd en waarvan wij het heel belangrijk vinden dat ze worden uitgevoerd.

Zowel de Scheldeverdieping als de ontpoldering van de Hedwigepolder maakt deel uit van een pakket van projecten dat Vlaanderen en Nederland samen hebben uitgewerkt in de Ontwikkelingsschets 2010. De afspraken hierover zijn verdragsrechtelijk verankerd in het Verdrag Ontwikkelingsschets 2010, dat net zoals de andere drie Scheldeverdragen op 1 oktober 2008 in werking trad.

De Scheldeverdieping is de hoeksteen van het luik toegankelijkheid uit het verdrag. De natuurcreatie in de Hedwigepolder vormt een van de cruciale projecten uit het natuurluik van de ontwikkelingsschets. De ontpoldering van de Hedwigepolder is een autonoom project tot natuurontwikkeling, bedoeld om het Schelde-estuarium in een goede staat van instandhouding te brengen. Het kan ook een bijdrage leveren tot de veiligheid tegen overstromingen.

Strikt juridisch is er geen onmiddellijk verband tussen de Scheldeverdieping en de ontpoldering van de Hedwigepolder. Maar er is wel een pakket aan afspraken die zijn gemaakt in een aantal verdragen.

Dat betekent niet dat Vlaanderen minder belang zou hechten aan de uitvoering van die verdragen. Dat is voor ons bijzonder belangrijk. Ik wil er echter ook op wijzen dat Vlaanderen ook inzet op een aantal projecten hier. Ik herinner me de debatten over het Sigmaplan. Wij hebben daar een groot probleem om het draagvlak bij de gemeenten te behouden. We proberen dat gestaag te doen. Verder is er ook het project in de Prosperpolder,

dat reeds in uitvoering is op het terrein. Ook voor de Kalkense Meersen en de Vlassenbroekse polder zijn de voorbereidingen ver gevorderd.

Ik heb al gezegd dat er geen onmiddellijk juridisch verband is tussen de Scheldeverdieping en de ontpoldering van de Hedwigepolder. Ik verwacht dan ook geen enkel effect op de werken die vandaag bezig zijn. De minister-president gaat op bezoek naar Nederland en luistert naar wat daar verteld wordt. Pacta sunt servanda is daarbij een belangrijk principe. Volgens mij is er echter geen effect van om het even welke uitspraak op de verdieping van de Westerschelde. Bij de toespraak in de haven van Antwerpen een aantal maanden geleden, in aanwezigheid van de staatssecretaris, heb ik gezegd dat de werken op 15 maanden klaar moesten zijn. Ik ging echter voor 12 maanden, maar intussen staat het vast dat de werken na 11 maanden effectief afgerond zullen zijn. Intussen varen er al heel wat grote schepen.

Op het moment van de opening heb ik Nederland bedankt. Ik ga ervan uit dat die samenwerking ook tijdens de volgende jaren op een fatsoenlijke manier kan verlopen. In mijn toespraak heb ik het parlement evenwel niet bedankt. Ik bedank het parlement bij dezen en verontschuldig me dat ik daar toen geen aandacht aan besteed heb.

Wat de acties betreft, is de eerste stap dat de minister-president een gesprek heeft met de nieuwe premier en dat ik een gesprek heb met mijn nieuwe ambtscollega in Nederland.

Wat de natuurverenigingen betreft, heeft de Nederlandse Raad van State vorig jaar een aantal beroepen tegen vergunningen voor het uitvoeren van baggerwerken ongegrond verklaard. Verder zullen we de evoluties afwachten. Nu gaan we eerst op gesprek in Nederland.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, het stelt me gerust dat u zegt dat er zo snel mogelijk contact zal zijn met de Nederlandse minister-president en tussen u en de vakminister in Nederland. Pacta sunt servanda blijft voor u het uitgangspunt. Er is geen effect van welke uitspraak ook op de verruiming.

U verwijst naar de uitspraak van de Nederlandse Raad van State. Mijn vraag was echter ook of u langs Vlaamse kant mogelijkheden ziet. Ik zou niet graag hebben dat er langs Vlaamse kant nog acties zouden komen, of het nu gaat om de natuur of de veiligheid, van verenigingen die hebben ingestemd met een drie- of vierluik van verdragen en die willen dat als een deel daarvan op losse schroeven staat, dit ook gevolgen heeft voor de andere delen. Vreest u mogelijkheden tot schorsing of vertraging aan Vlaamse zijde? De werken zijn immers nog niet volledig afgerond.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik noteer dat er geen juridische invloed is op de verdieping en op de verruimingswerken die momenteel bezig zijn. Dat is wat ik van u wilde horen, waarvoor dank.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik feliciteer u, niet alleen omdat u woord hebt gehouden maar ook omdat de werken nog sneller worden uitgevoerd dan voorzien. We klagen allemaal nogal snel. We mogen het internationaal belang van een snellere uitvoering van die werken voor de haven van Antwerpen niet onderschatten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Ridder, ik kan niemand verbieden om juridische procedures in te spannen. De lijn is echter duidelijk voor mij. Er is geen juridische band tussen het ene en het andere. Er zijn wel vier verdragen die uitgevoerd moeten worden. Ik heb echter geen zicht op wie wat zal doen. Die werken waar zo lang naar uitgekeken is en waarin nu serieuze vooruitgang wordt geboekt, kunnen nu in alle rust worden gefinaliseerd. Nederland heeft ook gezegd de verdragen te willen uitvoeren. Voor we allerlei

beschouwingen maken, wachten we af hoe zij dat zullen doen en hoe ze hun engagementen zullen nakomen. Ik ga ervan uit dat zij daar op een correcte manier mee zullen omgaan.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik hoop dat samen met u, zowel in het belang van de Antwerpse haven als van Vlaanderen. Zult u de commissie inlichten zodra u contact hebt gehad met uw Nederlandse collega? Dat is prettiger dan dit via de pers te moeten vernemen.

De voorzitter: Op de website van Verkeer en Waterstaat zal dan hoogstwaarschijnlijk te lezen staan dat minister Crevits op bezoek geweest is alsook de punten die daar besproken zijn. Alle brieven die ooit vanuit Vlaanderen aan Nederland zijn geschreven over de IJzeren Rijn en de Scheldeverdieping, kunt u terugvinden op de Nederlandse website Verkeer en Waterstaat.

De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Minister, ik ben tevreden met uw antwoord. Het betreft hier heikele punten die diplomatiek overleg vergen. Ik hoop dat er nu snel wordt gepraat en dat er ook snel wordt teruggekoppeld met dit parlement.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het gebruik van groene bussen door de Vlaamse Vervoermaatschappij - De Lijn
- 101 (2010-2011)**

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, in uw beleidsnota hebt u een masterplan groen vervoer aangekondigd. Enkele maanden geleden zei u dat u de opdracht had gegeven aan VVM - De Lijn om aanzetten te geven tot zo'n plan. Bijvoorbeeld heel het debat over de waterstofbussen zou kunnen worden ingepast in een totaalvisie op de vergroening van het voertuigenpark van De Lijn.

Dat groene masterplan, of een ontwerp daarvan, is blijkbaar voor het reces al eens besproken door de raad van bestuur van De Lijn. In juni hebt u ook gezegd in deze commissie dat het groene masterplan op een eerstvolgende vergadering van die raad van bestuur zou worden goedgekeurd. In het plan zou ook een eindrapport worden verwerkt over de hybride brandstofcelbus, ook iets dat al herhaaldelijk aan bod is gekomen in deze commissie. De Lijn zetelt ook in de expertengroep die advies geeft aan de Europese Commissie met betrekking tot het opstellen van een Europees transportwitboek, over concrete maatregelen met betrekking tot toekomstige brandstoffen voor de transportsector. Uiterlijk tegen september van dit jaar – dat tijdstip is dus al verstreken – moet er een eindadvies worden geformuleerd over duurzame brandstoffen en alternatieven.

Een tijd geleden is ook de eerste stadsbus voorgesteld die volledig door een elektrisch geladen batterij wordt aangedreven. Dat zijn diverse maatregelen en voorbeelden van hoe we in de toekomst met onze mobiliteit zouden kunnen omgaan, meer bepaald wat het openbaar vervoer betreft.

Minister, kunt u reeds meer uitleg verschaffen over dat masterplan groen vervoer en de aanbevelingen erin? Zijn er al meer gegevens bekend over het eindrapport over de experimenten met de hybride brandstofcelbus? Wat is het advies van De Lijn aan de Europese Commissie in het kader van het Europese transportwitboek? Zijn er al concrete initiatieven genomen met betrekking tot die elektrisch aangedreven bussen die een tijd geleden zijn voorgesteld?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Mevrouw De Ridder, ik dank u voor deze vraag. Ik heb hier immers over die brandstofcelbus op waterstof ook al enkele malen een vraag om uitleg ingediend. Dan ging het over de evaluatie en wat dat nu heeft opgeleverd. Ik wil me aansluiten bij de vragen van mevrouw De Ridder, maar ook bijkomend verwijzen naar de punten die in onze resolutie over de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn zijn opgenomen met betrekking tot groen vervoer. De resolutie bevat het punt dat De Lijn moet worden aangespoord meer op groene mobiliteit in te zetten.

Ik wil ook verwijzen naar de hoorzitting over elektrische voertuigen die gisteren in de commissie Economie heeft plaatsgevonden. Ik wil niet al te veel uitweiden daarover, maar het was vrij bedroevend gesteld met de aanwezigheid van parlementsleden bij die hoorzitting. Er zijn echter wel heel nuttige dingen gezegd, ook over groene mobiliteit en elektrische mobiliteit. Ik herinner me onder meer de vraag van de man van Volvo Cars. Hij stelde dat, om op korte termijn in Vlaanderen en België tot een redelijke vraag te komen naar elektrische voertuigen voor de markt, het raadzaam zou zijn zo veel mogelijk bedrijven en overheidsinstellingen ervan te overtuigen mee te doen aan een plan en een project van een elektrische vloot bedrijfswagens. Bijvoorbeeld De Lijn zou kunnen worden ingezet als pilootproject in Vlaanderen.

Minister, wat is uw visie op dergelijke uitspraken? Kan De Lijn eventueel meedoen aan een dergelijk pilootproject, om ervoor te kunnen zorgen dat hier in Vlaanderen een kritisch aantal elektrische voertuigen op de markt komt?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb even de vraag om uitleg bekeken die destijds door mevrouw Smaers is gesteld.

In mijn beleidsnota heb ik inderdaad duidelijk verwezen naar een masterplan groen vervoer. Zoals vermeld in de vorige commissievergaderingen wil ik daar werk van maken en werd de opdracht gegeven aan De Lijn om dat plan uit te werken. Zoals u allen weet, is de uitwerking van het masterplan groen vervoer ook opgenomen in het voorstel van resolutie betreffende de beheersovereenkomst van De Lijn, dat werd goedgekeurd tijdens de plenaire vergadering van 8 juli 2010. Er werd specifiek gevraagd om de nota op te nemen in de beheersovereenkomst. De nota Groen Openbaar Vervoer 2015 maakt bijgevolg integraal deel uit van de beheersovereenkomst die in opmaak is.

De overeenkomst is niet voltooid. Wel is de nota al eens besproken door de raad van bestuur. Ze is ook met mij besproken. Ze moet echter nog beter worden. Ze is nog niet voldoende uitgediept, maar daar wordt aan gewerkt. Ze zal een concreet hoofdstuk bevatten over de vergroening van het wagenpark, waarin een aantal ambities worden geformuleerd over nieuwe technologieën, brandstofbesparende maatregelen, het gebruik van soorten brandstoffen, de vertramming enzovoort. Ik denk dat er ruim de tijd zal zijn om daar tijdens de bespreking van de nieuwe beheersovereenkomst een uitgebreidere toelichting over te geven.

Mevrouw Smaers, de eindevaluatie is er. Als conclusie wordt bevestigd dat een volledige uitrol van het type dat we toen hebben getest, momenteel nog niet aan de orde is. Het zal u echter wellicht plezieren te vernemen dat die technologie bijzonder snel evolueert. Dat hebben we ook gemerkt. Dat volgen we dus op de voet. Indien zich ter zake een opportuniteit aandient, is De Lijn ook echt wel vragende partij om een nieuw proefproject te doen. De batterij vormde een probleem, net als de brandstofbevoorrading. Ik zie echter dat bedrijven ook wel inspanningen doen om die problemen te verhelpen. Het batterijprobleem is ondertussen opgelost, denk ik. Er zijn dus wel wat stappen gezet. De markt evolueert sterk en ik sta er wel achter om in Vlaanderen technologieën een kans te geven. De Lijn is als bedrijf uitermate geschikt om daaraan mee te doen.

Mevrouw De Ridder, ik kom tot dat witboek. De Europese Commissie heeft een expertengroep Transport Fuels of the Future opgezet. De Lijn zetelt daar niet op zich, als onderneming in, maar wel als vertegenwoordiger van een internationale organisatie voor openbaar vervoer. Het eindrapport zou er begin november van dit jaar zijn. Het is echter de vraag of die expertengroep in staat zal zijn om een eensluidend advies uit te brengen, aangezien er sprake is van enorme belangen bij de leden. Zo is er sprake van petroleumraffinaderijen, milieuorganisaties, openbaarvervoerbedrijven en biobrandstoffenorganisaties.

Mevrouw Annick De Ridder: Als de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) het kan, dan moeten zij het ook kunnen.

Minister Hilde Crevits: Ik zal het meedelen. Het is Europees. Misschien lukt het wel. Nu zou dat eindrapport maar een deeladvies zijn met betrekking tot die groene brandstoffen van de toekomst in de transportsector. Dat wordt dan de insteek voor het toekomstige transportwitboek. Ik heb ter zake trouwens 2 weken geleden een toespraak gehouden, omdat het ook gaat over water. Ik heb toen gevraagd dat men alstublieft werk zou maken van dat witboek, zodat het er is en we er allemaal mee kunnen werken. Ik denk dat die nood absoluut bestaat.

In de nota over groen vervoer is ook de ambitie opgenomen om een eerste test uit te voeren met een elektrische bus. Gezien het toenemende belang en de snelle vooruitgang van die technologie is het raadzaam om die kennis al op te bouwen. In een aantal Europese steden worden die elektrische bussen ingezet. We moeten zeker in mogelijkheden voorzien om ervoor te zorgen dat De Lijn mee als proeftuin kan fungeren. Ik verwijs naar de initiatieven van minister Lieten.

We moeten wel alle factoren afwegen voor we die stap zetten. Zo is er de capaciteit: kunnen dergelijke projecten de capaciteit hebben om aan de vraag te voldoen? Ik heb via de pers vernomen dat een bedrijf uit Genk de eerste volledig elektrische bus in Vlaanderen heeft ingevoerd. De capaciteit is beperkt tot dertig personen. De huidige stadsbussen van De Lijn hebben een capaciteit van ongeveer 55 personen. Dit betekent dus dat we ongeveer twee van deze elektrische bussen nodig hebben om hetzelfde aantal personen te vervoeren. We moeten daar rekening mee houden.

Ten tweede is er de actieradius. De meeste elektrische bussen hebben een beperkt rijbereik met één oplaadbeurt. Dit gaat van 130 kilometer tot mogelijk 300 kilometer volgens de leveranciers. We moeten dus goed uitkijken als we zo'n test doen, waar we die bussen inzetten.

Dan zijn er de oplaadmogelijkheden. Volstaat het om deze bussen op te laden op de stelplaats? Dat zou ideaal zijn. Kunnen deze voertuigen tijdens het stationnement aan de eindhalte voldoende vlug worden opgeladen? Dat moet goed worden onderzocht, en het bedrijf is daarmee bezig.

Tot slot moet je ook kijken naar het onderhoud, de vervangingskosten voor de batterijen, enzovoort. Ik heb onlangs hybride bussen ingereden in Brugge. Er rijden er al een aantal rond. Het is opmerkelijk dat de chauffeur die met zo'n hybride bus rijdt, een echte opleiding moet krijgen over rijstijl en de manier waarop je met zo'n bus moet omgaan om de juiste rendementen te krijgen. De personen die met een 'pioniersbus' rijden, moeten dus de juiste scholing en vorming krijgen. Je kunt zo'n bus niet gewoon in het circuit opnemen. Er is wel wat werk aan zulke projecten.

Het lijkt me ideaal om zo'n type bus in te zetten in een stadsomgeving. Zowel de MIVB, de TEC als De Lijn hebben belang bij deze kennisopbouw. Stel dat je zoiets kunt doen door op drie plaatsen de krachten te bundelen, dan heb je meer kennis opgebouwd door een goede inzet van middelen. Daarom zou ik met de andere bevoegde ministers willen onderzoeken of we een mogelijke constructeur van deze elektrische bussen een testproject kunnen laten concretiseren. Ook voor de risicospreiding lijkt dit beter.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Mevrouw Smaers, als ik op een vergadering niet aanwezig ben, dan is dat wegens een drukke agenda. Ik ben ervan overtuigd dat u dat zelf ook regelmatig meemaakt. Ik vond dat het overkwam alsof ik bewust een vergadering zou missen.

De reden waarom ik het zo belangrijk vind, is omdat ik net zoals u een aantal proefprojecten heb kunnen bezoeken. Vijf jaar geleden heb ik in San Francisco in Californië met een brandcelbus rondgereden. Ik kan u wel zeggen dat het een aparte manier van rijden is, zeker in vergelijking met een Peugeot 307. Mijn mond viel open toen ik erachter kwam dat het een bus van Van Hool was. Als we in andere delen van de wereld zulke prachtige projecten zien met Vlaamse busbouwers, dan zou ik het bijzonder jammer vinden om in Vlaanderen op het vlak van technologie achterop te blijven hinken omdat er een tekort aan beleid of bereidwilligheid is.

Ik heb genoteerd dat niet alles klaar is, zoals het advies dat over het witboek zou worden gegeven. We moeten ook afspreken hoe we communiceren over het masterplan. Ik zou graag hebben dat die documenten vertrouwelijk kunnen worden meegegeven of in een gesloten zitting. Ik heb er geen probleem mee om het onder ons te houden. Het lijkt me toch wel informatie waar het parlement over zou moeten beschikken.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik ben uiteraard blij met de aankondiging van het pilootproject met andere vervoersmaatschappijen. Dat toont aan dat we in Vlaanderen werk kunnen maken van groene mobiliteit, ook binnen De Lijn. Het is een belangrijk aandachtspunt en het kan een belangrijk rolmodel zijn voor de markt van elektrische voertuigen in Vlaanderen.

Minister Hilde Crevits: Ik wil geen verwarring laten ontstaan. Op het witboek heb ik weinig vat. De vraag is of de Europese Commissie nu op het vlak van transport voortwerkt met dat witboek of niet. Zal het er tegen het einde van het jaar zijn of niet? Zal de organisatie waar De Lijn in zetelt, tot een advies kunnen komen?

Voorts is er het masterplan groen vervoer van De Lijn. Ik heb het engagement genomen – jullie hebben dat in een resolutie gevraagd – om dat mee te nemen in de beheerovereenkomst. Daar is niets geheim aan. Het is alleen nog niet goedgekeurd door de raad van bestuur. Voor mij is dat geen enkel probleem. Het zal ook uitvoerig aan bod komen, maar de beheerovereenkomst is nog niet helemaal klaar.

De vraag werd gesteld of er een evaluatie beschikbaar is van het individuele project rond de vorige bus. Het is een kleine evaluatie. Ik heb er een probleem mee om de evaluatie zomaar op de website te zetten. De persoon van dat pilootproject is dan kwaad omdat de evaluatie zomaar te grabbel wordt gegooid. Als jullie dat wensen te lezen, wil ik er een vertrouwelijkheidsclausule aan vasthechten. Mijn voorstel is dat de pijnpunten in het masterplan worden meegenomen. We gaan trachten die punten te remediëren. Dat is belangrijker dan de individuele evaluatie van dat ene project.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de garantie op basismobiliteit - 102 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: De beheerovereenkomst is er nog niet. We hebben wel een resolutie die ook door leden van de oppositie is ondersteund. In die resolutie betreffende de nieuwe beheerovereenkomst 2010-2014 van De Lijn vragen we in punt 4 de bezettingsgraad op te trekken met als doel lege bussen te vermijden. En in punt 14 om bestaande lijnen te evalueren met de bedoeling om het aanbod beter op de vraag en de vraag beter op het aanbod af te stemmen. Dat kan een wijziging betekenen in het aanbod van De Lijn. Daarom was mijn verbazing groot toen ik in het magazine van De Lijn las dat de directeur-generaal, de heer Kesteloot, zei dat basismobiliteit absoluut gegarandeerd blijft.

Op een bepaald moment moet men keuzes maken. In een lage conjunctuur dringen zich besparingen op. We moeten gaan naar een betere rationalisering van vraag en aanbod.

Wat is uw houding naar aanleiding van de uitspraak van de directeur-generaal? Bent u nog altijd van plan om te rationaliseren wat mogelijk gevolgen heeft op de basismobiliteit?

De voorzitter: De heer Vandaele heeft het woord.

De heer Wilfried Vandaele: Ik veronderstel dat de heer Kesteloot bedoelt dat waar nu basismobiliteit is, dat ook zo zal blijven. We weten dat de basismobiliteit in Vlaanderen niet overal is verzekerd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal trachten kort te antwoorden. Het is niet mijn bedoeling om aan het decreet Basismobiliteit te raken. We moeten er wel voor zorgen dat het openbaar vervoer meer vraaggestuurd verloopt. De smartcard is voor mij het beste middel om dat te screenen. Basismobiliteit betekent een zeker aanbod. Maar men moet durven te besparen op lijnen die het minst worden bezet. Daar moet men overstappen naar een belbus of in sommige gevallen naar een taxi. Dat heb ik al vermeld en dat staat ook in het decreet Basismobiliteit. Er zijn reguliere verbindingen die door een belbus kunnen worden opgevangen. Daar sta ik ook achter.

Er zijn ook andere zaken mogelijk zoals efficiëntieverhoging. Ik sta achter dat principe. Het is ook wat de directeur-generaal bedoeld heeft. Er zijn ook andere zaken die we nu proberen te doen, namelijk het verhogen van de efficiëntie. Dat betekent heel fijnmazig tot op het niveau van de chauffeur bekijken hoe je ervoor kunt zorgen dat de planningen, die soms al jaren bestaan, op de meest optimale manier kunnen worden georganiseerd. Zo zijn er drukke en minder drukke momenten op een dag, en dat wordt allemaal in detail bekeken. Dat moet op stelplaatsniveau uitgevoerd worden, en dat is het allermoeilijkste. Dat kan ook weer problemen geven.

Als we bijvoorbeeld late ritten afschaffen die buiten de basismobiliteit vallen, die geldt tussen 6 uur en 21 uur op weekdagen, dan raken we niet aan de basismobiliteit. We proberen dat al in de ingrepen die nu gebeuren, maar dat betekent niet dat we de elementaire bepalingen van het decreet Basismobiliteit gaan afschaffen of met de voeten treden. Er zijn zoals gezegd drie stappen: de reguliere verbinding, de belbussen, en als die er niet zijn, de taxi's. Daar moeten we proberen consequent in te handelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitrol van de smartcard - 103 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ook wat betreft de smartcard is het magazine van De Lijn waardevol gebleken. U ziet nogmaals dat het wordt gelezen.

We hebben er al discussies over gevoerd. Minister, u deelde mee dat in 2010 eerst en vooral de praktijktesten met de interoperabele smartcard worden uitgevoerd. De definitieve gefaseerde uitrol van het systeem plant u in 2011 en 2012. U verklaarde in de commissie dat we in 2012 volledig klaar moeten zijn. In een interview in 'Op 1 Lijn', het magazine van De Lijn, lezen we dat de directeur-generaal spreekt van een uitrol van het systeem halfweg 2013. Men zou hieruit kunnen begrijpen dat een deel van die uitrol of het definitieve tot stand komen van het systeem vertraging oploopt.

Minister, zit het systeem van de smartcard nog steeds op schema of is er vertraging opgelopen? Kunt u nogmaals bevestigen dat het een belangrijk beleidsinstrument is om het verplaatsingsgedrag van de reiziger te meten en zo het aanbod en de vraag op elkaar af te stemmen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er is een kink in de kabel. Is dat een belangrijk project? Ja en nee. Het is een bijzonder belangrijk strategisch project. Ik was blij dat de heer Kesteloot gisteren bij de tevredenheidsenquête publiek gezegd heeft dat de smartcard zeer belangrijk was om een beleid op maat te kunnen voeren. Dus ja, het is duidelijk belangrijk.

Het moet natuurlijk uitgerold raken. Er was een probleempje dat geen effect mag hebben op de timing, maar ik geef het u toch mee. De aanbestedingsprocedure heeft wat vertraging opgelopen vanwege de niet-conformiteit van de offertes. We konden doorgaan met de niet-conforme offertes en daarmee problemen riskeren. We hebben voor de zorgvuldige weg gekozen en een nieuwe aanbestedingsprocedure opgestart. Hopelijk krijgen we nu correcte offertes binnen. Toch heeft De Lijn bevestigd dat de uitrol van de smartcard in 2013 afgerond zal zijn.

Ik wou in 2011 de eerste testen met de kaart laten plaatsvinden. Dat zal gebeuren. In 2012 volgt die grote operatie waarbij de bussen worden uitgerust met een 'tuutmachientje'. Dat is niet niks. Het gaat om een soort boordcomputer die ook de lichten zal beïnvloeden. Pas als dat gerealiseerd is, kunnen we de uitrol doen naar de gebruiker. Dat zal 2013 zijn. Ik heb geen glazen bol, maar ik heb het engagement van de producent. De kaart is voor het bedrijf ook een groots project. Ik heb in deze legislatuur ook resultaten nodig om te kunnen aantonen wat de effecten zijn, de juiste cijfers inzake de bezettingsgraad.

Ik heb geen problemen met een opvolgingsrapportage. Ik zou dat willen starten na de aanbesteding. Zolang we niet weten wie het gaat doen, zitten we in het ongewisse. Zodra er iemand is aangesteld, heb ik er geen probleem mee om hier regelmatig te rapporteren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Er zit een kleine vertraging op het project. In februari sprak u van de volledige afronding in 2012, dat is verschoven naar 2013. Dat zal te maken hebben met die aanbesteding. Dat is jammer. Hoe langer we daarop moeten wachten, hoe minder snel we de afstemming kunnen doen. Ik ben aan de andere kant gerustgesteld door uw herbevestiging van het belang van de kaart. Dat is in ieder geval een andere houding dan uw voorganger die zich vragen stelde bij een dergelijk systeem.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■