



Vlaams
Parlement

vergadering **C215 – OPE15**
zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 3 mei 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over onbemande camera's langs werven op autosnelwegen - 1711 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelle afhandeling van incidenten - 1744 (2011-2012)	6
■	

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 onbemande camera's langs werven op autosnelwegen - 1711 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, ik wil graag weten wat precies de stand van zaken is van het plaatsen van onbemande camera's. Een tijdje geleden, minister, besliste u om, voorlopig althans, geen bijkomende onbemande camera's te plaatsen langs autosnelwegen, toch zolang het onderzoek zal duren naar het effect van deze onbemande camera's. U hebt daarvoor een onderzoek besteld.

Momenteel heerst de indruk dat bestuurders flink remmen als ze een onbemande camera passeren, om daarna goed op te trekken en zelfs nog sneller te rijden. Beide situaties, flink afremmen en daarna nog sneller rijden, zorgen voor onveiligheid, misschien zelfs onveiliger dan wanneer er geen camera zou staan. In ieder geval zou worden onderzocht wat de werkelijke effecten zijn van de onbemande camera's op de autosnelwegen. Totdat dit onderzoek afgerond is en zijn conclusies krijgt, zouden er geen nieuwe onbemande camera's opduiken langs de autosnelwegen.

Op 12 april 2012 maakte u bekend dat de komende maanden op verschillende werven langs de autosnelwegen een nieuw type onbemande camera zal worden ingezet. Deze camera's op semivaste flitspalen komen er tijdens de meest risicovolle fase van de werven om de veiligheid van de weggebruikers maar ook van de werfwerkers te verhogen. Deze methode is de eerste keer toegepast op maandag 16 april 2012 op de E40 tussen Affligem en Erpe-Mere. Voor de rest van het jaar kunnen deze camera's dan ook opduiken op de andere veertien grote werven, die momenteel lopen of in de pijplijn zitten.

Het is een algemeen bekend probleem, minister, dat er automobilisten blijven die tegen veel te hoge snelheid aan werken passeren met gevaarlijke en niet tolereerbare situaties voor de wegenwerkers tot gevolg. Dat u als minister van Mobiliteit en Openbare Werken poogt om hieraan iets te doen, is lovenswaardig. Ik vind het verstandig dat u dat doet en we steunen u daarin. Het is wraakroepend dat het moet gebeuren, maar het moet dan maar. Blijkbaar ontbreekt het bij sommige mensen op dat vlak aan voldoende gezond verstand. Gezien het eerder ingenomen standpunt in verband met onbemande camera's roept deze beslissing toch enkele vragen op. Het kan geenszins de bedoeling zijn om gevaarlijke situaties te creëren.

Minister, kunnen we, aangezien er nu toch onbemande camera's geplaatst worden op autosnelwegen op locaties waar felle remmanoeuvres erge gevolgen kunnen hebben, aannemen dat het onderzoek en de bevindingen klaar zijn? Kunt u ook duiden wat de resultaten zijn van dat onderzoek naar de effecten van die flitspalen? Welke afwegingen tussen welke situaties werden gemaakt om toch onbemande camera's te plaatsen? Welke beleidsopties gaat u nu nemen in verband met oude en nieuwe mogelijke locaties van flitspalen langs autosnelwegen? Zoals gezegd hebt u onze volledige steun voor het verhogen van de veiligheid van de werfwerkers en de weggebruikers aan wegenwerken.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Het is zeer goed dat we verregaand inzetten op handhaving. We weten uit vorige controles dat wegenwerken een knelpunt zijn. Zelf heb ik een schriftelijke vraag ingediend over die semimobiele flitscamera's, vrij tot in het detail. Die zaken herhaal ik niet, ik wacht op het antwoord.

Aanvullend bij de vragen van de heer Keulen, zou ik wel graag weten in welke mate er criteria zijn vastgelegd om al of niet semimobiele camera's te plaatsen. In welke omstandigheden doet men dat? Belangrijk voor de chauffeur is ook of die wordt verwittigd.

Via verkeersinformatie horen we dat al. Als er nu vaste flitspalen langs de snelwegen staan, is er altijd een verwittigingsbord. Komt dat er ook bij die semimobiele camera's?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, collega's, vier jaar geleden heb ik er in de commissie Mobiliteit reeds voor gepleit om slechts flitspalen te plaatsen waar is bewezen dat er een reëel gevaar is voor de automobilist en waar het niet mogelijk is de plaats verder te beveiligen door een verbetering van de infrastructuur. Ook heb ik ervoor gepleit om flitspalen aan te kondigen of minstens zichtbaar op te stellen.

Minister, collega's, als onbemande camera's op autosnelwegen tijdens wegwerkzaamheden de veiligheid van de automobilisten en van de werfarbeiders kunnen bevorderen, is dat een goede zaak, laat ons duidelijk zijn. Maar mijn vraag is, minister, of u bereid bent om het gebruik van flitspalen op autosnelwegen en op andere wegen op voorhand door middel van borden aan te kondigen, zoals dat gebeurt in Nederland, om zo onveilige situaties te vermijden die ontstaan door het bruusk remmen?

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, er zijn twee aspecten aan de vraag. Er is een aspect over de vaste flitspalen aan snelwegen en een aspect over flitspalen en wegenwerken. Ik zal ze apart behandelen.

Mijnheer Keulen, u hebt 100 procent gelijk. Er is op dit moment een onderzoek bezig naar de effectiviteit van vaste flitspalen langs snelwegen. Ik heb een tijd geleden de beslissing genomen om geen nieuwe, vaste flitspalen langs snelwegen meer te plaatsen zolang de resultaten van het onderzoek er nog niet zijn.

De resultaten zijn er nog niet en zullen nog even op zich laten wachten. Als je een effectiviteitsmeting wil doen, dan heb je eerst een periode nodig waarin je de snelheden meet op de locatie zonder flitspaal. Dan volgt er een periode na de plaatsing. Voor de laatst geplaatste vijftien flitspalen wordt de snelheid gemeten op drie punten: een punt voor de flitspaal, een punt ter hoogte van de flitspaal en een punt na de flitspaal. Je hebt dus een nulmeting nodig om het effect te kunnen nagaan. Nu is de periode van evaluatie bezig. We zullen zeker geen resultaten hebben voor het eind van dit jaar en tot dan komen er ook geen nieuwe, vaste flitspalen bij. Vorige week heeft de trajectcontrole – de controle tussen twee punten – wel zijn modelgoedkeuring gekregen. Ik geloof hier persoonlijk meer in omdat er geen remeffect is omdat er een constante snelheid is tussen twee punten. De ijkingsmomenten zijn nu bezig en ik verwacht dat het nog zo'n twee weken zal duren. De lijn is dus uitgezet en ze blijft aangehouden.

Mijnheer Huybrechts, ik ben een groot voorstander van aankondigen. Ik meen dat trouwens alle flitspalen langs de snelwegen aangekondigd zijn door een bordje. Voor de vaste flitspalen zou het dus in orde moeten zijn.

Op vraag van de politie, op vraag van de automobielerverenigingen en op vraag van de aannemers, is er beslist om een nieuw type semivaste flitspaal te gebruiken bij wegenwerken. Die flitspalen worden al gebruikt in Wallonië. Drie jaar geleden al heb ik samen met de automobielerorganisaties beslist om zo veel mogelijk rijstroken vrij te houden tijdens wegenwerken. Het heeft tot gevolg dat er nu vaak twee tot drie versmalde rijstroken zijn. In zo'n situatie moet je natuurlijk trager gaan rijden, anders levert het gevaarlijke situaties op. Er is gewoon geen alternatief. Bovendien, als je aan 120 kilometer per uur een werf voorbijrijdt waar arbeiders aan het werk zijn, dan speel je met de veiligheid van de arbeiders.

Vandaar dat er is gekozen om een semivaste flitspaal in te zetten, als pilootproject. Ik kan u een aantal cijfers geven. Er is een enorme mediacampagne rond geweest. De pers wou weten hoe die paal eruitzag. Je kon op de E40 niet naast de paal kijken. Het effect is wel enorm geweest. We hebben eens een vergelijking gemaakt – weliswaar geen wetenschappelijke – tussen de verschillende controles. Vorig jaar reed een op de drie van de gecontroleerde

bestuurders te snel langs de werf op de E17. De controles bij de aangekondigde semivaste flitspaal geven een overtredingspercentage van minder dan 2 procent, namelijk 1,94 procent. In de media had men zich nochtans afgevraagd of het wel effect zou hebben. De eerste resultaten geven toch een significant verschil weer.

Het is zeker opportuun om zulke palen te zetten. De criteria zijn ook duidelijk bepaald: ze kunnen niet bij alle wegenwerken ingezet worden. We hebben ook beslist om die semivaste flitspalen te verplaatsen langs een aantal werven. Het is ook de eerste keer dat zo'n paal wordt ingezet. Op de werf Dilbeek-Asse kan die paal zeer moeilijk worden ingezet omdat men hem niet veilig kan plaatsen. Als de werf wat stabiel is, kan hij waarschijnlijk wel ingezet worden. Momenteel verplaatst de werf zich dag na dag. De paal wordt vanaf 18 mei ook ingezet op de E313 in Herentals. Het is ook de bedoeling om ze langs de E17 in Waregem te gebruiken.

Mijnheer Sabbe, u zult op tijd verwittigd worden over waar we dat precies gaan doen. Misschien moeten we een nieuwsbrief naar de parlementsleden sturen zodat iedereen goed weet waar geflitst wordt.

Als ik u één raad mag geven: heb respect voor de wegenwerkers en houd u aan de snelheden die opgelegd worden bij wegenwerken. Ik zet die palen daar niet om er geld aan te verdienen. U weet dat de boetes naar het Verkeersboetefonds gaan. Ik doe het gewoon om de verkeersveiligheid te verhogen. Ik heb u de eerste resultaten gegeven. Als de flitspalen verplaatst worden, gaan we zeer goed monitoren of het resultaat even goed blijft. Als er weinig overtredingen zijn, lijkt het mij nuttig om het altijd te doen.

Er zijn zelfs al dossiers waar de aannemer voor de semivaste voorziening zorgt. Dat is in Vlaanderen nog niet het geval, maar dat kan in de toekomst wel zo zijn. We moeten bekijken hoe we er verder mee omgaan. Wat mij betreft, zijn de eerste resultaten van de test bijzonder positief.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik maak me gewoon de volgende bedenking. Bij de normale flitspalen zonder wegenwerken, merken we dat mensen die ze zien, eerst afremmen en daarna weer optrekken, wat leidt tot verkeersonveilige situaties. Wie veel op de baan is, ziet soms heel gevaarlijke dingen, zeker bij wegenwerken. Ik vraag me af waarom mensen dat in de eerste plaats zichzelf willen aandoen, maar ook waarom ze dat anderen willen aandoen, zeker die brave mensen die iedere dag aan de werf bezig zijn voor hun dagelijks brood. In welke mate loopt u niet ongewild en onbedoeld het risico, minister, dat door een semivaste flitspaal te plaatsen bij wegenwerken, men ook daar gaat remmen en weer optrekken? Ongewild en onbedoeld zullen op die manier misschien ook daar verkeersonveilige situaties gecreëerd worden naar analogie met wat er gebeurt bij de gewone flitspalen op gewone wegen.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, ik ga even in op de opmerking van de heer Keulen. Ik denk dat het heel belangrijk is dat we aan handhaving doen en dat de flitspalen er staan, maar daaraan gekoppeld is het mededelen, het waarschuwen van de automobilisten nog belangrijker. Door het mededelen weten de mensen dat er een flitspaal staat en dat ze zich moeten houden aan de reglementering.

Een tweede belangrijk punt, minister, is dat u een aankondiging hebt gedaan over de trajectcontrole. U zei indertijd dat u nooit nog termijnen op dat dossier zou plakken, maar nu hebt u het over twee weken. Klopt het dat het binnen twee weken rond zal zijn?

De voorzitter: De heer Sabbe heeft het woord.

De heer Ivan Sabbe: Minister, ik heb ook een vraag voor u. U moet die niet persoonlijk nemen, maar flitst dat ding vooraan of achteraan? (*Gelach*)

Ik heb het al eens gezien. Het stond al eens als test opgesteld bij de werken in Aalst op de E40. Ik was er niet zeker van of er achteraan of vooraan werd geflitst.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Sabbe, of het toestel nu op de kop of op het achterste flitst, dat weet ik niet. Men heeft me wel gezegd dat, als je de paal ziet, het eigenlijk al te laat is. Het zal dus langs voor zijn, dat lijkt me logisch.

Mijnheer Keulen, we hebben een enorme mediacampagne gedaan, ook langs de wegen. We hebben de mensen erop gewezen dat ze moeten oppassen, dat ze zich bij wegenwerken aan de snelheidsregimes moeten houden. De snelheid wordt trouwens dynamisch aangekondigd. Iemand vroeg of het niet mogelijk is om er ook een semivast bord te zetten, voor mij is dat oké, iedereen mag het weten, ik wil gewoon dat de snelheid gerespecteerd wordt. Ook als de paal op de E313 wordt ingezet, zal daarover in de plaatselijke media goed worden gecommuniceerd. In feite moet men zich bij wegenwerken aan de snelheid houden.

Het is juist dat, als die paal daar staat en werkt, er nog altijd een risico bestaat dat chauffeurs weer optrekken in de zone van de werken, maar dat getuigt volgens mij van heel rare hersenkronkels. Iemand die zich in de werken bevindt en daar opnieuw optrekt om veel te snel te gaan rijden, dat lijkt me toch erg gevaarlijk. Voor mij is het van belang dat de palen opgesteld worden vlak voor de werken of aan de mond van de werken om ervoor te zorgen dat iedereen de zone van de werken aan de juiste snelheid inrijdt. We gaan ervan uit dat de snelheid gehandhaafd blijft. Trajectcontrole in wegenwerken kunnen we vandaag nog niet doen. Het zou natuurlijk ideaal zijn, want dan hebben we zekerheid dat iedereen zich aan de regels houdt.

Het is de eerste keer dat we dit doen. Er wordt gemonitord, de resultaten worden heel zorgvuldig bijgehouden. Er werden mij nog geen negatieve effecten gemeld. Ik heb nog niet vernomen dat het gevaarlijk wordt, dat iedereen voor de paal remt. Ik merk wel dat de mensen zich vrij goed aan de regels houden.

Mevrouw Jans, u vroeg naar de trajectcontrole. Ik heb me gehouden aan wat men me verteld heeft. De modelgoedkeuring is binnen en nu moet het toestel geïjkt worden. Daar is een ijktest voor nodig en die zou in de komende weken gebeuren. Ik heb daar twee weken van gemaakt, maar het kunnen er ook drie zijn. Het gaat nu eigenlijk over een afhandeling na de goedkeuring. Ik hoop dat die heel vlot kan verlopen. We hebben een belangrijke stap gezet doordat de betrokken FOD, de mensen van de metrologie, de modelgoedkeuring afgeleverd hebben.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Keulen, u weet wellicht dat ze in Wallonië een ander systeem gebruiken, het zogenaamde kledijcontainersysteem. U denkt dat er een kledijcontainer langs de autoweg staat, maar het is een flitspaal.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de snelle afhandeling van incidenten - 1744 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag betreft eigenlijk het vervolg van discussies die we hier al eerder in de commissie hebben gevoerd over de afhandeling van incidenten op autosnelwegen. De aanleiding voor deze vraag was een botsing op 24 april tijdens de ochtendspits. In Brussel, ter hoogte van Jette was een klein ongeluk gebeurd, maar het resultaat was vier uur ellende en tientallen kilometers file. De takeldiensten werden zoals

altijd opgevorderd en het takelen duurde maar een kwartiertje, maar blijkbaar was het probleem dat de takelwagens zelf meer dan anderhalf uur in de file stonden voor ze ter plekke waren. Touring heeft daar ook op gereageerd in de pers en heeft moord en brand geschreeuwd dat zoiets niet kan. Ze stellen dat er ongeveer 8 miljoen euro verlies wordt geleden op jaarbasis door dergelijke incidenten op de weg. Het is dus inderdaad belangrijk om iets te ondernemen.

In het verleden hebben we het hier al gehad over de FAST-contracten (files aanpakken door snelle tussenkomst) voor een snelle afwikkeling via takeldiensten op de autosnelwegen. Blijkbaar is er nog steeds een probleem rond de contracten. Die contracten liepen vorig jaar in april af. Sindsdien loopt de procedure voor nieuwe contracten nog steeds. Volgens de berichtgeving in de pers gaf u aan dat dit niet het probleem was en dat aan dat probleem een oplossing geboden is door een beroep te doen op DETABEL, de federatie van takelbedrijven. Zij zouden wel in staat zijn om die takelwagens ter plaatse te sturen.

De kern van het probleem is dat die takelwagens mee in de file moeten staan en niet worden beschouwd als prioritaire voertuigen. Minister, dat wisten wij al. In september 2011 hebben we die discussie al gevoerd. U gaf toen aan dat er inderdaad nood was aan een wijziging in de wegcode – op federaal niveau dus – om die voertuigen ook prioritair te maken zodat ze een zwaailicht mogen gebruiken en op de pechstrook mogen rijden om ter plaatse te geraken. U zei toen dat daarvoor overleg moet worden gepleegd met de staatssecretaris, toen nog de heer Schouppe, en dat er een voorstel was om dit vast te leggen in het nieuwe ontwerp van de wegcode.

Vorige week heb ik u ook ondervraagd over het overleg dat u hebt gehad met staatssecretaris voor Leefmilieu, Energie, Mobiliteit en Staatshervorming Wathelet over allerlei materies op vlak van mobiliteit waarvoor er federale en Vlaamse onderhandelingen nodig zijn. U hebt toen de wegcode aangehaald als een van de punten waaraan gewerkt moet worden.

Minister, wat is de stand van zaken wat de prioritaire voorrang voor takelwagens betreft? Wordt dit verder uitgewerkt? U hebt een aantal weken geleden rond de tafel gezeten met staatssecretaris Wathelet. Wordt ook dat aspect behandeld? Zullen er voor die voertuigen inderdaad zwaailichten worden ingesteld? Wanneer komen er eigenlijk concrete oplossingen? Vorige keer hebt u gezegd dat de werkgroep Incident Management alle problemen aan het bekijken was en dat u ervoor zou zorgen dat op korte termijn oplossingen werden geboden.

Het verwonderde mij te horen dat de contracten voor FAST nog niet afgerond zijn. Vorige keer zei u in de commissie dat de aanbesteding en dergelijke rond had moeten zijn tegen begin 2012. We zijn nu begin mei 2012 en blijkbaar is het proces nog niet afgerond. Waar zitten de knelpunten? Wat is de stand van zaken?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, in oktober 1995 startte de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) met het project FAST met de bedoeling bij ongeval of bij pech het gestrande voertuig zo snel mogelijk te verwijderen. Omdat het FAST-project destijds zo succesvol was, werd dit project ook overgenomen door de Vlaamse overheid.

Maar, minister, het FAST-project is slechts een onderdeel van een ruimer project, van het zogenaamde incident management, een van de vele instrumenten. In hoeverre is het Vlaamse Gewest momenteel betrokken bij dit incident management? Zijn we ondertussen voldoende betrokken bij het incident management van de federale minister? Destijds heeft toenmalig minister Peeters gezegd dat dit absoluut niet het geval was.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik had hieromtrent vorige week een vraag om uitleg ingediend. Die vraag om uitleg is blijkbaar nog in behandeling.

In die vraag om uitleg verwees ik ook naar een debat dat vorig jaar in het najaar 2011 werd gevoerd over het sneller en beter vrijmaken van de snelweg na ongevallen die toen hadden

plaatsgevonden. Dat debat is nu opnieuw opgelaaid naar aanleiding van het ongeval dat gebeurde op 24 april, zoals mevrouw Jans al heeft geschetst.

Vorig jaar werd er tijdens dat debat niet alleen gesproken over die FAST- en FAST+-contracten die opnieuw moesten worden aanbesteed en verlengd, maar ook over hoe je dat incident management integraal kunt aanpakken en welke andere maatregelen er in Vlaanderen nog aangewezen zijn om dat sneller en beter te doen. Er werd ook verwezen naar een aantal voorbeelden in Nederland rond incident management waar men ook die integrale aanpak naleeft en waar er toch heel wat positieve resultaten zijn wat het sneller vrijmaken van de rijweg betreft.

Er werd ook gesproken over het prioritair maken van takelwagens om die sneller toegang te laten krijgen tot het incident en de getroffen. Dat was ook een belangrijk aspect waarover u al een aantal uitspraken deed en dat u met de federale overheid wenste te bespreken.

Minister, hoe staat het met de FAST- en FAST+-contracten? Hoever staat het met de maatregel van het prioritair maken van takelwagens? Kan dat in werking treden? Hoever staat het daarmee, ook wat het overleg met de federale minister van Binnenlandse Zaken betreft?

Er was ook een werkgroep opgericht rond incident management. Er waren een aantal voorstellen voor het sneller en beter vrijmaken en het beperken van de verliezen. Hoe staat het met het plan van aanpak van die werkgroep? Wat heeft dat ondertussen opgeleverd?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, dat zijn van die vervelende zaken waar een minister mee te maken krijgt. U zult hier iets aan moeten doen, want op bepaalde momenten valt het land stil door accidenten zoals die door de collega's werden beschreven.

Willem Elsschot zei het al: "Tussen droom en daad staan wetten in de weg en praktische bezwaren." Hij had het toen over het huwelijk, maar dit is ook van toepassing bij zware ongevallen. Er is een probleem met die aanbesteding, nu al voor de tweede keer. Langs de andere kant dromen we allemaal over een autosnelweg zonder verkeersongevallen, maar kan dat geen realiteit zijn. We moeten de overlast door die incidenten door een snel ingrijpen tot een minimum, tot zo weinig mogelijk verliezen, beperken.

Er werden al voorbeelden aangehaald. Een andere mogelijkheid is het inschakelen van de civiele bescherming of de eerste hulpverlener die op de plaats van het ongeval arriveert de bevoegdheid geven om de andere hulpdiensten in te schakelen. Ook zou men de camerabeelden van het incident vanuit de centrales van de verkeerscentra kunnen doorsturen naar de hulpdiensten die dan ook meteen kunnen bepalen wat er nodig is en wat er moet gebeuren. We hebben daar vorig jaar een interessante gedachtewisseling over gehad naar aanleiding van een vraag om uitleg.

Minister, probeer daar iets aan te doen met de mogelijkheden en de instrumenten die u hebt. Aan een aantal institutionele, praktische en andere overwegingen hebben de mensen niet veel boodschap. Dat is iets waarbij noch de oppositie het kan winnen van de meerderheid, noch de meerderheid zichzelf kan versterken. Mensen willen gewoon dat dit probleem wordt opgelost, los van de politiek.

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

De heer Steve D'Hulster: Ik heb over dit onderwerp een schriftelijke vraag. Ik stel voor dat de diensten van de minister die niet hoeven te beantwoorden, want die vraag ligt in de lijn van de vragen die hier vandaag zijn gesteld. Minister, welke afspraken heeft het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de jongste tijd gemaakt over FAST? Welke hindernissen staan een actief FAST-team nu nog in de weg?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik besef heel goed dat dit een steeds terugkerende vraag is die wellicht nog een aantal keren aan bod zal komen. Er gebeuren dagelijks ongevallen. Ook tijdens de afgelopen maanden waren er heel wat ongevallen, ook op de ring en de snelwegen. Heel wat van die ongevallen zijn ook snel en efficiënt afgehandeld. Ik wil daar even op wijzen voor ik inga op de probleemsituaties. De voorbije weken waren er wel wat moeilijkere dossiers waar ik straks dieper op inga.

Dat incident management lijkt bijzonder eenvoudig. Er gebeurt iets op een snelweg en dan moet men ervoor zorgen dat iedereen onmiddellijk ter plaatse is en dat alles efficiënt wordt afgehandeld. Het gaat hier echter om een heel complexe problematiek. We hebben het daar eind september vorig jaar nog uitgebreid over gehad.

Er zijn bijzonder veel betrokken actoren die zich op verschillende beleidsdomeinen en -niveaus bevinden, zowel gemeentelijk, federaal als gewestelijk. Mijn eigen technische diensten van AWV kunnen helpen om zaken uit te klaren na een ongeval. Het ter plaatse komen van de hulpdiensten en de civiele bescherming is echter een federale materie. Ook de opdrachten van de politie zijn een federale materie. Al deze actoren moeten goed met elkaar overeenkomen.

Naar aanleiding van de problemen en de discussie in deze commissie vorig jaar, is in het najaar van 2011 de werkgroep Incident Management een aantal keren samengekomen. Daarbij hebben we alle knelpunten opgelijst en gekeken hoe we die kunnen oplossen. In de Federale Regering zijn er een aantal ministers bij gekomen of van post veranderd zoals op Binnenlandse Zaken en Mobiliteit. Dat betekent ook dat er nieuwe contactpersonen zijn binnen die federale departementen. Binnenkort is er een nieuw overleg inzake incident management. Alle contactpersonen zijn aangeduid.

Ik wil dat takeldiensten op de pechstrook worden toegelaten. Er is echter een probleem. Men kan alle takelwagens een blauw zwaailicht geven, maar dan kan dat op om het even welk moment worden gebruikt, wat niet zo opportuun is. Om op de pechstrook te mogen rijden, moet men zich kunnen legitimeren. We moeten dan ook een systeem vinden waardoor enkel gelegitimeerden de pechstrook gebruiken.

In het voorstel van nieuwe wegcode wordt voorzien in een juridische oplossing voor dit probleem. Op basis van artikel 59, 10e lid, van de wegcode kunnen takelaars vandaag nog niet afwijken van het gebod van artikel 9.1.1 door de file voorbij te rijden via de pechstrook. Het is de bedoeling van de aanpassing om de federale en lokale politie toe te laten personen of diensten op te roepen die zich naar de plaats van het incident langs een snelweg begeven. Men voorziet in de wegcode dus in de mogelijkheid voor de politionele diensten om iemand op te roepen en die meteen ook toe te laten om een blauw zwaailicht te gebruiken.

Essentieel in het huidige voorstel is dat die diensten door de politie opgeroepen zijn. De vraag is nu of de bepaling niet nog ruimer moet worden geformuleerd. Het zou bijvoorbeeld nuttig zijn dat ook de wegbeheerder bij machte zou kunnen zijn om de takeldiensten op te roepen die dan weer gemachtigd zijn om de pechstrook te gebruiken.

Eind vorig jaar heeft de Vlaamse Regering een negatief advies verleend aan die wegcode. Met dit specifieke punt, namelijk om takeldiensten onder bepaalde voorwaarden op de pechstrook te laten rijden, is de Vlaamse Regering uitdrukkelijk wel akkoord gegaan.

Mevrouw Jans, ik heb met staatssecretaris Wathelet overleg gepleegd over die wegcode. Hij zou daar heel snel een initiatief in nemen, vooral dan wanneer het gaat over het takelen. Dat is een van de zaken die voor ons van belang zijn. Vandaag vindt het eerste overleg plaats over de aanpassing van de wegcode. De technische mensen zitten samen om te kijken voor welke punten er snel vooruitgang kan worden geboekt.

Ik heb de problematiek van incident management ook op de agenda geplaatst van het overleg vorige week met mevrouw De Bolle, de nieuwe commissaris-generaal van de politie.

Uiteraard is de politie of de hulpdienst, die heel snel de juiste personen moet verwittigen, vaak als eerste aanwezig op de plaats van het ongeval. Ook mevrouw De Bolle is zich bewust van het probleem. Zij is het erme eens dat er met de werkgroep Incident Management snel vooruitgang moet worden geboekt. Alle technische bezwaren die er nu nog zijn, moeten kunnen worden uitgeklaard.

Ik geef een voorbeeld. De takelvoertuigen moeten expliciet als prioritaire voertuigen erkend worden. Ze moeten een blauw zwaailicht en een geluidsmechanisme hebben. Ook met betrekking tot een snelle en deskundige signalisatie van verkeersongevallen is er heel wat te doen. Wie moet de signalisatie plaatsen, wie is daartoe het best uitgerust? Hoe meer ongevallen, hoe meer uren er moeten worden gepresteerd om de signalisatie goed te plaatsen.

We moeten in dit dossier knopen doorhakken: iedereen heeft daarin gelijk. Maar we moeten er uiteraard voor zorgen dat de zaken technisch goed worden uitgewerkt. Na incidenten moet er goed worden gedebrieft. Ik heb al gezegd dat aan dit aspect te weinig aandacht wordt besteed. We moeten goed onderzoeken waar het fout is gelopen en op welke punten we efficiënter met elkaar kunnen communiceren. Ten aanzien van deze belangrijke taak kan de nieuwe minister van Binnenlandse Zaken een cruciale rol vervullen.

Ik geef een stand van zaken van de FAST-contracten. De aanbestedingsprocedure loopt op dit ogenblik. De bestekken zijn, zoals eind vorig jaar aangekondigd, gepubliceerd. Op 11 januari 2012 heeft AWW samen met de federale politie een toelichtingsvergadering georganiseerd voor de sector. De offertes zijn ingestuurd. De meeste openingszittingen hebben nu ongeveer plaatsgevonden. In West-Vlaanderen loopt op dit ogenblik FAST-personeelwagens, in Limburg FAST-vrachtwagens, in Oost-Vlaanderen, Antwerpen en Vlaams-Brabant FAST voor zowel de personenwagens als de vrachtwagens. De offertes worden momenteel beoordeeld. Het FAST-bestek voor personenwagens in Limburg is op 27 april 2012 gepubliceerd.

Ik kan mij natuurlijk nog niet uitspreken over de contracten. Een van de grote discussiepunten waardoor de vorige FAST niet zomaar werd verlengd, was de prijs. Heel wat mensen vonden dat er snel moest worden getakeld, maar hadden vragen bij de prijs. Wij zullen de komende weken bekijken welke prijzen er uit de nieuwe contracten zullen voortkomen.

Omdat er op dit ogenblik geen FAST-contracten zijn, valt de wegpolie terug op een beurtrol. Er zijn daarbij afspraken met Databel. Maar naar aanleiding van een incident op de Brusselse ring vorige week heeft de politie, vanwege de vele klachten die zij kreeg over de hoge kostprijs van de takelingen, eerst nagegaan of er via de verzekeraar een takelaar kan worden opgeroepen. Zo gebeurde het ook, maar die takelaar heeft zich dan vastgereden in het verkeer, met enorme files tot gevolg. Dit werd ondertussen geëvalueerd, met daarbij de vraag om in de periode waarin de FAST-contracten er niet zijn, toch op zeker te spelen. Het ene weegt uiteraard niet op tegen het andere. De federale wegpolie maakt de inschatting en roept de takelaar op. Dat is de afspraak, ook binnen de nieuwe FAST-contracten.

Mijnheer Huybrechts, u vraagt of ik voldoende betrokken ben bij het incident management. Absoluut. Ik heb daarover geen klagen. We hebben zelf vorig jaar het initiatief genomen om dat opnieuw te activeren. Het ontwerp van draaiboek voor Vlaanderen werd echter nog niet op federaal niveau aanvaard. Zodra we een draaiboek hebben op basis waarvan iedereen weet wie wat waar moet doen, kan het versnellen.

U weet dat Touring enkele maanden geleden heeft gepleit voor één federale meldkamer waar alle hulpdiensten tegelijk worden opgeroepen. De werkgroep Incident Management heeft zich hier al over gebogen. Om u voldoende te informeren, geef ik de kanttekeningen die erbij werden geplaatst, zonder er een oordeel over te vellen. Men verwijst eerst en vooral naar de nakende invoering van het nummer 112. Dan zullen politie en brandweer een gezamenlijke meldkamer hebben. Het is geen rekenoefening, maar “100+101=112”. In de toekomst zal de communicatie tussen beide zeker beter verlopen. Bij problemen zullen er alvast daar geen

knelpunten meer kunnen zijn. De meldkamer krijgt echter alle oproepen binnen. Dat betekent dat ook de medische noodoproepen daar binnenkomen, niet enkel de verkeersgerelateerde oproepen. We moeten er dus voor opletten dat we er niet één grote ‘box’ van maken. Men vreest ervoor dat als je bij incidenten alle oproepen in één gemeenschappelijke meldkamer bij het Verkeerscentrum laat samenkomen, dat dat te veel is, dat dat niet de ideale oplossing is. Ook dat wordt technisch uitgeklaard. Men is in elk geval ernstig aan het onderzoeken of we dat kunnen oplossen op de manier die Touring voorstelt.

Ik hoop dat ik, samen met jullie, wat betreft de wegcode een aantal zaken kan oplossen. Er moeten nog een aantal praktische zaken worden geregeld. Ik hoop ook dat de vergaderingen in de werkgroep Incident Management van de komende weken soelaas zullen kunnen bieden. Ik hoop ook dat we in de komende weken de FAST-contracten kunnen afronden. Maar het is niet zo dat er, zolang FAST niet bestaat, chaos heerst. Er is overal een beurtroelsysteem, dat ervoor zorgt dat er vrij snel takelaars ter plaatse zijn.

Ik heb bij de vorige bespreking een overzicht gegeven van incidenten op de Antwerpse ring. Daaruit bleek telkens dat niet de takeling voor de lange duurtijd van de afhandeling heeft gezorgd. Ik herinner mij een bijzonder complex ongeval in de Kennedytunnel waarbij de takelaar zijn job goed heeft uitgevoerd. Maar bij complexe ongevallen kan het uiteraard een tijdje langer duren vooraleer de snelweg volledig is vrijgemaakt.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, het doet me plezier dat er geen stilstand is in het dossier, dat er verder is gewerkt. Het komt er nu wel op aan die concrete afspraken te maken en effectief ook uit te voeren. Ik zou zeer gelukkig zijn als we op basis van uw ontwerp draaiboek incident management in samenspraak met de federale overheid tot één draaiboek kunnen komen. Er zijn voorbeelden van in Nederland. Daar hebben ze een duidelijk uitgewerkt incident management. Als we dat op die lijn kunnen voortzetten, ben ik tevreden.

Wat de FAST-contracten betreft, is het goed dat er offertes zijn ingediend. In vorige rondes werden er zelfs geen offertes ingediend. Dit is dus al een stap vooruit. Ik hoop dat er een toewijzing kan gebeuren.

Minister, ik heb nog een bijkomende vraag. Nederland is het gidsland inzake incident management. Ze hebben dat al lang uitgebouwd voor hun autosnelwegen. Daar blijkt nu ook de vraag te bestaan om het incident management uit te breiden naar andere wegen – voor ons zijn dat de gewestwegen –, omdat het probleem zich daar ook voordoet.

We moeten daar niet in vooruitlopen, maar als we dan toch aan het brainstormen zijn, is het goed uit te kijken naar mogelijke toepassingen van het incident management voor de gewestwegen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Wat de takelaars betreft, zou ik soepel zijn. Ik zou de erkende takelaars een blauw zwaailicht geven met bijhorende sirene, en net zoals met de ambulances, vertrouwen hebben dat ze die op een verantwoordelijke manier gebruiken. We kunnen het ook laten controleren door de politiediensten. Als ze zich verplaatsen op de pechstrook met zwaailicht en sirene aan, kan de politie nagaan of het daadwerkelijk om het oplossen van een ongeval gaat dan wel of ze gewoon gehaast zijn en een file willen ontlopen. Ik zou daar vooral soepel in zijn en echt overwegen om hun allemaal een zwaailicht en bijhorende sirene te geven.

Minister, ik zou zeggen: zorg dat het opschiet. U hebt in dit parlement een goede reputatie. U werkt heel hard, maar dit breekt op een zeker ogenblik op. Er zijn altijd redenen waarom iets niet kan, maar op een bepaald moment willen mensen dat het opschiet. Iedereen begrijpt de complexiteit van accidenten, maar de mate waarin we die overlast kunnen beperken, is winst voor iedereen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Jans, ik sta open voor het uitbreiden van veel dingen naar alle wegen, maar ik wil eerst en vooral de snelwegen op punt krijgen. Zolang het hoofdprobleem niet is geregeld, is het moeilijk om uit te zoeken waar we het nog kunnen toepassen. Het ene draaiboek en het naadloos samenwerken op het terrein van alle diensten, lijken me cruciaal.

Mijnheer Keulen, u hebt een punt. Voor mij mogen al die takelaars een zwaailicht en een geluidsinstallatie hebben. Het zal aan hen zijn om te bewijzen dat ze het niet gebruiken, maar ik kan de machtiging niet geven. Ik heb daarvoor de federale overheid nodig. Ik kan wel aandringen. Ik heb het overal besproken en men heeft beloofd er werk van te maken. Voormalig staatssecretaris Schoupe heeft gezegd dat hij erachter staat, staatssecretaris Wathelet heeft zeker niet gezegd dat hij ertegen is. Ik hoop dat men daar nu vlot werk van maakt, want het is een acuut probleem. Als men er heel snel bij is, kan dat soelaas brengen.

Ik wil wel nuanceren. De aanrijtijden van de takelaars zijn niet de hoofdoorzaak van de problemen. In sommige dossiers kan het sneller gaan. Vorige week was een uitzondering. In heel veel dossiers zijn de aanrijtijden behoorlijk en worden er takelaars gekozen die heel dichtbij wonen en heel snel ter plaatse kunnen komen. In een aantal gevallen kan het soelaas bieden.

Als er plots moet worden gestrooid of opgeruimd, is het ook nuttig dat onze eigen AWV-diensten daar kunnen geraken. Zij hebben op dit ogenblik ook nog die machtiging niet. Ik geef dit in de rand mee, dan zullen de mensen van AWV ook tevreden zijn.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■