

# VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C264 – OPE23**

zittingsjaar 2009-2010

## Handelingen

### **Commissievergadering**

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 juni 2010

## INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen 3

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagens die verdwalen door gebrek aan een vrachtroutenetwerk 8

## BIJLAGEN

Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen 18

Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagens die verdwalen door gebrek aan een vrachtroutenetwerk 20

■

**Waarnemend voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter****Vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen**

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Mevrouw Lydia Peeters:** Voorzitter, minister, collega's, de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen (PBV) werd in 1992 opgericht als een zelfstandige non-profitorganisatie met als statutair doel de binnenvaart te promoten en in dat kader alle aanverwante activiteiten te verrichten. De vzw werd opgericht voor onbepaalde duur. Ik neem aan dat de vzw in het verleden, en ook in een recent verleden nog, heel wat verdienstelijk werk heeft verricht, zeker inzake de promotie van de binnenvaart, iets wat ons allemaal aanbelangt.

Minister, in uw beleidsnota 2009-2014 lezen we dat, ondanks alle inspanningen uit het verleden, de mogelijkheden en opportuniteiten van de binnenvaart nog onvoldoende bekend zijn bij de niet-gebruikers. Verder lezen we ook: "De overheid zal, in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen en Promotie Shortsea Vlaanderen en via samenwerkingsverbanden met het bedrijfsleven, het gebruik van de binnenvaart bevorderen. Hiertoe zullen de inspanningen op vlak van promotie, gerichte communicatie, marktprospectie en marketing van de binnenvaart in het goederenverkeer opgedreven worden." Dat zijn allemaal heel nobele doelstellingen. Verder zien we dat in de begroting een krediet van 1.605.000 euro werd ingeschreven aan subsidies voor de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

In 2004 werd de voormalige Dienst voor de Scheepvaart omgevormd tot een zelfstandig agentschap nv De Scheepvaart. Hetzelfde geldt voor de nv Waterwegen en Zeekanaal. Beide werden opgericht als nv's van publiek recht. Het bevorderen van watergebonden transport als milieuvriendelijk alternatief en het bevorderen van de binnenvaart tout court is een van de kerntaken van deze EVA's of deze nv's. Om dat doel te bereiken, beschikken beide waterwegbeheerders onder andere over een commerciële afdeling. Op hun websites kunnen we lezen dat zij heel wat werk verrichten omtrent de promotie van de binnenvaart en marktprospectie.

We weten intussen ook dat beide nv's samenwerkingsakkoorden afgesloten hebben met de werkgeversorganisaties Voka en UNIZO. Ze hebben onder meer gezorgd voor de aanstelling van vier transportdeskundigen. Zo staan ze zeer kort bij het bedrijfsleven, om zodoende opnieuw te zorgen voor extra binnenvaart. Bij die bedrijven worden de materiaalstroomanalyses uitgevoerd en tracht men tot een modal shift te komen. Zo wordt alles in het werk gesteld om die binnenvaart extra in het daglicht te stellen en te promoten.

Minister, acht u het vandaag nog altijd opportuun dat naast beide decretaal opgerichte waterwegbeheerders, tot wier kerntaak het bevorderen van de binnenvaart behoort, er nog een aparte vzw, namelijk de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, zich bezighoudt met het bevorderen van de binnenvaart? Is die parallelopdracht nodig? Zo ja, waarom? Hebt u er zicht op welke acties de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen in het verleden heeft gevoerd en tot welke resultaten dat heeft geleid? Heeft dit ook een meerwaarde ten opzichte van alle acties die werden ondernomen door de twee respectieve EVA's of de twee respectieve nv's? In welke mate doorkruisen en/of ondersteunen deze acties de initiatieven van de waterwegbeheerders op dat vlak?

In het licht van Vlaanderen in Actie en Beter Bestuurlijk Beleid, en dus met de bedoeling van de regering van effectief en efficiënt bestuur voor de toekomst, lijken de opheffing van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen en een eventuele integratie van het personeel bij de twee waterwegbeheerders mij een daad van deugdlijk bestuur te zijn. Dat personeel is op dit ogenblik gehuisvest op twee locaties. Het gaat om een tiental personen. Kunnen we die niet beter huisvesten bij de twee waterwegbeheerders? Ik zou daaromtrent graag uw standpunt kennen, minister.

En ten slotte – maar dat had ik misschien beter als een schriftelijke vraag geformuleerd – wil ik ook vragen of er inzage kan worden verkregen in de begroting en de rekeningen van de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen, gelet op het feit dat die vzw toch een subsidie krijgt van om en bij de 1,6 miljoen euro. Wie ziet toe op die rekeningen?

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Voorzitter, collega's, ik wil me bij deze vraag aansluiten om, wat ons betreft, het nut en de noodzaak van een aparte, onafhankelijke organisatie ter promotie van de binnenvaart te onderstrepen. Het is nodig dat je een aparte organisatie als de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen hebt, omdat daar, in tegenstelling tot de waterwegbeheerders, ook de gebruikers in vertegenwoordigd zijn: de binnenschippers zelf, de verladers en dies meer. Het is een multiactoroverlegplatform en een promotieplatform dat ons in staat stelt om op een onafhankelijke manier het beleid aan te sporen tot het nemen van maatregelen die de binnenvaart kunnen promoten.

Indien je die promotieacties enkel zou overlaten aan de waterwegbeheerders, vrees ik dat je een soort verambtelijking krijgt van die promotie. Zij zouden ook niet, of toch minder, kritisch durven te staan ten aanzien van het beleid. Zo'n vzw heeft de kans om voor de muziek uit te lopen. Vanuit haar onafhankelijke positie kan die vereniging het beleid voortdurend aansporen maatregelen te nemen die verder gaan, bijvoorbeeld ook met betrekking tot een betere sluisregeling. De waterwegbeheerders zullen zich immers nooit bezondigen aan zelfkritiek. Daarom zien wij het belang in van een onafhankelijke organisatie ter promotie van de binnenvaart.

Ik wil een parallel trekken. In de sector van de hernieuwbare energie en de warmtekrachtkoppeling financiert het Vlaamse Gewest organisaties zoals de Organisatie voor Duurzame Energie Vlaanderen (ODE) en COGEN Vlaanderen, een organisatie ter bevordering van de warmtekrachtkoppeling. We zouden ook wat dat betreft kunnen oordelen dat die promotietaken kunnen worden uitgevoerd door het Vlaams Energieagentschap (VEA) of de netbeheerders, maar ook daar heeft de overheid ervoor gekozen de promotie van die maatschappelijk belangrijke activiteiten te laten doen door onafhankelijke instanties. De vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft dus ook haar plaats.

Voorzitter, ik verwijs trouwens naar het voorstel van resolutie over de binnenvaart dat we samen met de partners van Open Vld hebben ingediend en waarvan u zelf de initiatiefnemer bent geweest. In dat voorstel vragen we de Vlaamse overheid om voortdurend de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen te betrekken. Ik vind het dus wat tegenstrijdig dat de Open Vld-fractie enerzijds mee een voorstel van resolutie indient waarin ze vraagt die vzw structureel te betrekken, en anderzijds het nut en de noodzaak van die organisatie in vraag stelt.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen:** Mijnheer Martens, het is heel eenvoudig. Die promotie moet gebeuren, maar het gaat over de vraag welke structuur het meest doelmatig en kostenefficiënt is. Wat levert het grootste rendement, de grootste output op?

**De heer Dirk de Kort:** Namens mijn fractie wil ik even kort ons standpunt belichten. Ik sluit me aan bij het betoog van de heer Martens. Als secretaris van het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen heb ik vroeger het volgende ervaren. De groep van de binnenschippers is moeilijk te benaderen. Ze zijn verenigd in tal van federaties. Wilden we afspraken maken om tot een betere benutting van de vaarwegen te komen, dan kon dat via de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Met hun dynamische voorzitter heeft deze vereniging de binnenvaart echt op de kaart gezet. We kunnen dit onderbrengen in nv De Scheepvaart. Die telt ook een aantal dynamische mensen, maar ik verwacht toch een meer commerciële reflex als het gaat over het beheer van de terreinen die naast de vaarwegen liggen. We zien een evolutie ter zake, maar die reflex ontbreekt soms toch.

Minister, recent heb ik nog gemerkt, bij de problemen die er waren met betrekking tot de Kreekraksluizen, dat het heel goed is dat ik hier een schriftelijke vraag kan stellen aan u en dat er kan worden teruggekoppeld via Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Op die manier weten we dat we iedereen in die binnenvaartsector daadwerkelijk kunnen bereiken. Mijns inziens heeft die vzw echt een toegevoegde waarde. Het zou jammer zijn, mocht ze worden opgeheven.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Voorzitter, geachte leden, ik sluit me daarbij aan: wat mij betreft, levert die vzw goed werk en heeft ze zeker een aanzienlijke meerwaarde. Ik zal daar nu wat dieper op ingaan.

De vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen heeft de uitdrukkelijke opdracht gekregen het economisch en recreatief gebruik van waterwegen te bevorderen. Dat moet natuurlijk in overeenstemming zijn met het beleid van de Vlaamse Regering. Het is hier al door meerdere leden onderstreept: die vereniging is geen overheidsinstelling, maar een organisatie die wordt gestuurd door een raad van bestuur die is samengesteld uit alle actoren die in de binnenvaartsector actief zijn. De middelen worden voor het grootste deel verschaft door het Vlaamse Gewest. Daardoor is statutair bepaald dat de vertegenwoordigers van het Vlaamse Gewest steeds over 50 percent plus 1 van de stemmen in de raad beschikken.

De algemene vergadering van de vzw is samengesteld uit leden van het Vlaamse Gewest en rechtspersonen en organisaties die actief zijn in de binnenvaartsector. Promotie Binnenvaart Vlaanderen is een neutrale organisatie en het centrale aanspreekpunt voor alle betrokken actoren in de binnenvaartsector. Ze fungeert dus als een brug tussen de diverse partijen die in de sector actief zijn. Ze promoot, bevordert en vertegenwoordigt, met een brede kijk op het hele landschap. Ze bekijkt dit niet vanuit één oogpunt, maar houdt rekening met de standpunten van al wie belangen en noden heeft in die binnenvaartsector.

Het promoten van de binnenvaart behoort tot de opdracht van alle organisaties die betrokken zijn bij het watergebonden vervoer: de waterwegbeheerders, het Departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de havens, maar ook Promotie Binnenvaart Vlaanderen. Iedereen doet dat vanuit het eigen werkgebied. De infrastructuurbeheerders doen het vooral door een toekomstgericht infrastructuurbeleid uit te bouwen en ook door een adequaat concessiebeleid voor watergebonden bedrijven te voeren. Het Departement MOW levert expertise en ondersteuning bij de uitvoering van mijn beleid ter zake.

Naast het promoten van het recreatief en economisch gebruik van de waterwegen heeft Promotie Binnenvaart Vlaanderen ook de heel specifieke opdracht van het promoten van shortsea shipping. De Europese Commissie heeft de Vlaamse overheid al in 1998 gevraagd om shortsea shipping te promoten, als verlengstuk van de eigen initiatieven die de Commissie in dat verband nam. Ze wou ook een uniek aanspreekpunt dicht bij de industrie en de logistiek opstarten.

Wegens de bestaande synergieën is besloten dit onder de koepel van PBV te laten plaatsvinden. Daarnaast heeft PBV een ingebed overleg met de sector. PBV organiseert workshops, consultatierondes en specifieke themavergaderingen. Op die manier houdt PBV een vinger aan de pols en weet PBV wat er in de sector leeft.

De opdracht van PBV is volledig complementair met de opdrachten van de decretaal opgerichte waterwegbeheerders. De promotie van het gebruik van de waterwegen dient immers bredere maatschappelijke doelstellingen, zoals de bevordering van de mobiliteit in onze samenleving en de zorg milieuvriendelijke en duurzame verschuivingen in ons gedragspatroon tot stand te brengen. Er kunnen eigenlijk niet genoeg inspanningen worden geleverd om het gebruik van de waterwegen te promoten.

Ik zal een concreet voorbeeld geven. De waterwegbeheerders ageren territoriumgebonden. Een waterweg stopt echter niet aan de grens van het werkingsgebied van een waterwegbeheerder. Aangezien die waterweg verder loopt, kan PBV het hele scala op een geïntegreerde wijze benaderen. Ik vind dit aandachtspunt niet onbelangrijk.

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

Zoals daarnet al is verklaard, leveren de transportdeskundigen uitstekend werk. Ze zijn echter gebonden aan het werkingsgebied van Waterwegen en Zeekanaal nv of van de nv Scheepvaart. Hoewel ze wel over de grens kunnen kijken, blijven ze aan een waterwegbeheerder gebonden. Het is goed dat dit gebeurt, maar de globale promotie van het binnenvaartbeleid en van de mogelijke multimodaliteit kan het best door een neutrale, onafhankelijk van de waterwegbeheerders opererende, organisatie worden verzorgd.

Bepaalde mensen vragen zich af of PBV effectief iets doet. Ik heb een overzicht van de activiteiten meegebracht. PBV heeft tal van projecten geïnitieerd die in de werking van de waterwegbeheerders zijn opgenomen. In 1996 is binnen de werking van PBV het Vlaams binnenvaartbeleidsplan tot stand gekomen. De visies van de waterwegbeheerders, de havens en de sector zijn aan elkaar getoetst. Er is een beleidsvisie uitgewerkt die door het Departement Openbare Werken en door het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie worden gedragen. Zo is de weg geplaveid voor de verplichte liberalisering van de binnenvaartsector. PBV heeft ook de zachte steun voor de binnenvaart geïntroduceerd, heeft ondernemersopleidingen georganiseerd, heeft coöperatieven gesteund, heeft – samen met het Departement Economie, Wetenschap en Innovatie – investeringssteun voor de binnenvaart geïntroduceerd en heeft trafiek genererende investeringen gedaan.

Een goed voorbeeld van dit laatste punt is het latere kaaimurenprogramma. Het kaaimurenprogramma is een van de succesvolste pps-constructies in Vlaanderen. Na een duidelijke vraag van de verladende industrie is overleg met de waterwegbeheerders gepleegd. Hierop is een project uitgewerkt. Er is heel wat creativiteit ontstaan.

PBV is tevens de initiator van de afschaffing van de vaarrechten, van de oprichting van Inland Navigation Europe (INE), van de oprichting van een mobiliteitsfonds en van een heleboel opleidingen. Misschien is het mogelijk dit overzicht van alle initiatieven als bijlage aan het commissieverslag toe te voegen.

De waterwegbeheerders en PBV hebben complementaire opdrachten die elkaar versterken. Dit is tot uiting gekomen met betrekking tot de dossiers van de emissiearme motoren en de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen. Het is steeds belangrijk voeling te houden met de basis. PBV kijkt wat daar leeft.

De vraagsteller suggereert dat deze vzw misschien beter zou worden opgeheven. PBV werkt binnen de beleidslijnen van de Vlaamse Regering. PBV ondersteunt het beleid door zijn betrokkenheid bij het Flanders' Inland Shipping Network (FISN), Vlaanderen in Actie (ViA) en Flanders Logistics. Ik heb ondertussen ettelijke vergaderingen bijgewoond waarop PBV zeer actief nagaat op welke wijze we onze functie als logistieke draaischijf kunnen versterken.

In het FISN is PBV trekker van de werkgroepen inzake ecologie, instroom en communicatie. PBV speelt de rol van trekker en draaischijf in het in 2006 opgerichte Overlegplatform voor waterrecreatie, -sport en -toerisme voor waterwegen en kust in Vlaanderen. Binnen Europese projecten als het Platform voor de Implementatie van NAIADES (Platina) en RISING wordt PBV erkend voor zijn expertise op het vlak van de communicatie.

Om die reden is het niet wenselijk of opportuun voor het beleid PBV nu af te schaffen. PBV levert een meerwaarde. Die meerwaarde situeert zich in de eerste plaats in het rechtstreekse contact met de binnenvaartondernemers en de andere stakeholders.

Er is tevens een vraag gesteld over de begroting en de rekeningen. De rekeningen worden gecontroleerd door twee toezichthouders die door de Vlaamse overheid zijn aangesteld. Ze voeren tweemaal per jaar een interne controle uit. Verder worden de begroting en de besteding van de financiële middelen van PBV door de algemene vergadering en de raad van bestuur gecontroleerd. De raad van bestuur bestaat uit twintig stemgerechtigde leden, meer bepaald negen publieke mandaten, negen private mandaten en twee gewestelijke toezichthouders. Verder zijn een aantal waarnemers in de raad van bestuur opgenomen, meer bepaald vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad Vlaanderen (SERV), de federale overheid, de Vlaamse havens, het Vlaamse Gewest, de containeroperatoren, de zand- en grindsector, de Commissie Binnenvaart van Voka, de binnenvaartcoöperatieën en de watersportbedrijven. Bovendien heeft de organisatie voor de boekjaren 2007, 2008 en 2009 door een beëdigd bedrijfsrevisor een volledige financiële audit laten uitvoeren. De jaarrekening wordt jaarlijks bij de griffie van de rechtbank van koophandel neergelegd en in het jaarverslag van de vereniging gepubliceerd. Dit betekent dat de cijfers perfect kunnen worden geconsulteerd.

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Mevrouw Lydia Peeters:** Minister, ik dank u voor uw antwoord, maar ik blijf toch wat op mijn honger. U somt heel wat argumenten op om aan te tonen dat de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen heel wat goed werk verricht. Ik zal dat zeker niet ontkennen, dat heb ik ook in mijn inleiding al gezegd. In het kader van het beter bestuurlijk beleid is in het verleden echter geopteerd voor zo weinig mogelijk bevoegdheidsoverlappingsen. De twee decretaal opgerichte waterwegbeheerders hebben eigenlijk exact dezelfde taken als de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen.

Wat de beheersovereenkomst betreft die met de decretaal opgerichte waterwegbeheerders is afgesloten, stel ik vast dat de hoofdtak de promotie van de binnenvaart is. Volgens u ligt het complementaire in het feit dat de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen als onafhankelijk orgaan zou fungeren en over de grenzen van de twee decretaal opgerichte waterwegbeheerders zou werken. Ik wil u er echter op wijzen dat die vier transportdeskundigen wel degelijk over de grenzen heen werken. Zij verrichten heel valabel werk voor de promotie van de binnenvaart, veel meer dan wat de vzw tot nu toe heeft gedaan.

U zegt zelf dat ondanks alle inspanningen van het verleden, de binnenvaart nog altijd onvoldoende bekend is in de sector. Mijn vraag is dan ook of men, zeker in tijden van besparingen, opnieuw geld moet blijven stoppen in een dergelijke vzw terwijl we weten dat er nog andere vzw's bestaan. Ik denk dan aan de vzw Netwerk De Scheepvaart, die ervoor zorgt dat de binnenvaart wordt gepromoot bij onze ondernemers. Ik blijf dan ook op mijn honger voor wat de effectieve noodzaak van een afzonderlijke vzw betreft die hetzelfde werk uitvoert als nv De Scheepvaart en de nv Waterwegen en Zeekanaal.

**De voorzitter:** De heer Martens heeft het woord.

**De heer Bart Martens:** Minister, ik ben heel tevreden met uw antwoord. Wij staan ook open voor het zoeken naar bestuurlijke efficiëntievoordelen. Ik vraag me alleen af in welke mate we kunnen pleiten voor een samenvoeging van de twee extern verzelfstandigde agent-schappen die zich momenteel met de waterwegen bezighouden. Mevrouw Peeters vraagt zich af of het zin heeft om naast de waterwegbeheerders een afzonderlijke vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen in stand te houden. Ik denk het wel, en dat bleek ook uit uw antwoord. De vraag die we ons ook kunnen stellen, is of het zin heeft om twee EVA's in het leven te houden voor het beheer van onze waterwegen. In Nederland wordt die taak toevertrouwd aan één organisatie: Rijkswaterstaat. Waarom heeft Vlaanderen er twee nodig? Als er bestuurlijke efficiëntievoordelen gezocht moeten worden, kunnen we misschien ook eens die kant op kijken.

**De voorzitter:** De heer de Kort heeft het woord.

**De heer Dirk de Kort:** Ik blijf een beetje op mijn honger voor wat de opmerkingen betreft die wij hebben geformuleerd ten aanzien van mevrouw Peeters, maar waar wij geen antwoord op hebben gekregen. De heer Martens en ikzelf, alsook de minister, hebben heel duidelijk de toegevoegde waarde aangebracht. Ik mis dat een beetje.

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Mevrouw Lydia Peeters:** U vraagt naar de toegevoegde waarde, maar dat is eigenlijk specifiek mijn vraag. Ik denk dat de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen in het verleden wel degelijk goed werk heeft verricht. Maar uiteindelijk overlappen de werkzaamheden van de vzw die van de twee decretaal opgerichte waterwegbeheerders. Mijn vraag is of het nodig is om die bevoegdheidsoverlapping in stand te houden. U zegt dat zij de enige zijn die zagezegd onafhankelijk zouden fungeren. Ik herhaal dat de mensen die bij de twee decretaal opgerichte waterwegbeheerders werken, zich niet alleen bezighouden met infrastructuur maar ook met promotie. Die overlapping blijft dus bestaan.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Mevrouw Peeters, ik denk gewoon dat we van mening verschillen. Ik heb net proberen uit te leggen wat voor mij de meerwaarde is. Ik heb het onderscheid gemaakt tussen iedereen die binnen zijn eigen werkgebied zoekt en promoot en de algemene promotie voor de waterwegen. Dat is een substantieel verschil. Ik heb alle begrip voor uw vraag. Ik weet welke actie Promotie Binnenvaart Vlaanderen onderneemt. Ik heb de resolutie bekeken die Open Vld mee ondersteunt. Daar staat inderdaad dat in samenwerking met Promotie Binnenvaart Vlaanderen een aantal maatregelen uitgewerkt moeten worden om die binnenvaart te stimuleren. Wat mij betreft, blijft die vzw een zeer nuttig promotie-instrument waarvan de meerwaarde zeer groot is. U zegt dat het een overtollige vzw is. Ik heb geprobeerd u aan de hand van voorbeelden aan te tonen dat dat niet het geval is. Ik heb er nog een aantal op papier staan die ik als bijlage zal laten opnemen.

**De voorzitter:** Mevrouw Peeters heeft het woord.

**Mevrouw Lydia Peeters:** Minister, ik kan alleen bevestigen dat we van mening verschillen. Ik herhaal dat Promotie Binnenvaart Vlaanderen goed werk heeft verricht. Ik stel me wel vragen over het feit dat zij afzonderlijk fungeert, los van de twee decretaal opgerichte waterwegbeheerders. Dat lijkt me overbodig.

**De voorzitter:** Het incident is gesloten.

■

### **Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagens die verdwalen door gebrek aan een vrachtroutenetwerk**

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, minister, goede collega's, ik ben een municipalist in hart en nieren. Ik heb dat ook altijd publiekelijk verklaard en ik ben ook nog altijd voor 200 percent overtuigd van het principe van de subsidiariteit, alleen is het zo dat als we het algemeen belang bewaken, we soms ook een louter gemeentelijke benadering moeten kunnen loslaten. Deze vraag is gebaseerd op praktijkervaringen, op incidenten uit de dagelijkse praktijk.

De gemeentebesturen in Vlaanderen – en de collega's die gemeentelijke verantwoordelijkheid dragen, weten dat – tekenen ieder op eigen houtje een voorkeursroute uit voor vrachtwagens. Een gebrek aan onderlinge afstemming dwingt vrachtwagenchauffeurs echter vaak om omwegen te maken, met onveilige verkeerssituaties en verdwaalde vrachtwagens tot gevolg.



Een gemeente kan om de 5 jaar autonoom een mobiliteitsplan vaststellen, dat een kader vormt voor het mobiliteitsbeleid. Een dergelijk plan legt accenten voor de volgende jaren aangaande verkeersveiligheid, de uitbouw van fietsroutenetwerken en ook de rijroutes voor vrachtwagens en dergelijke.

Net bij de vrachtwagens knelt het schoentje. Elke gemeente tekent eigen routes uit voor zwaar vrachtverkeer, maar hoogst zelden denkt men verder dan de gemeentegrens of houdt men rekening met de visie van buurgemeenten. Door gebrek aan afstemming tussen de gemeentelijke mobiliteitsplannen worden vrachtwagens verplicht om enorme omwegen te maken, met alle gevolgen van dien, ook op het vlak van de CO<sub>2</sub>-uitstoot.

Elk bestuur tracht zwaar verkeer uit zijn gemeente te bannen en iedereen opereert op zijn eigen klein eilandje. In bepaalde gevallen worden vrachtwagens langs veredelde veldwegen gestuurd met levensgevaarlijke verkeerssituaties tot gevolg. Buitenlandse chauffeurs, niet bekend in de streek, rijden zich soms hopeloos vast in dorpskernen.

Vandaar, minister, mijn pleidooi voor een Vlaams vrachtroutenetwerk waarbij de Vlaamse overheid naar het globale plaatje kijkt en de steden en gemeenten die niet willen meestappen, kan overrulen.

Hebt u zicht op de extra kost die de huidige situatie meebrengt voor de economie? Hoe ver staat het met de eventuele ontwikkeling van dit Vlaams vrachtroutenetwerk en wanneer zou dit klaar kunnen zijn? Wordt de bedrijfswereld bij het ontwikkelen van een routenetwerk voor vrachtwagens betrokken? Wat zullen de principes zijn van dit Vlaams vrachtroutenetwerk, en wat zijn de gevolgen voor de bestaande situaties en de bestaande reglementering van lokale besturen?

**De voorzitter:** Mevrouw Fournier heeft het woord.

**Mevrouw Martine Fournier:** Voorzitter, minister, ik sluit me natuurlijk aan bij deze vraag, want ik weet dat heel veel gemeenten ook grote inspanningen doen om het zware verkeer te bannen uit de kern, maar meestal loopt het mis. Het begint mis te lopen aan de afritten van de autostrades. In het verleden heb ik hier ook al verschillende vragen over gesteld aan u, meer bepaald over de bewegwijzering langs de autostrades naar industriegebieden. Ik vraag u nogmaals, minister, of u hier extra aandacht aan wilt besteden, want als de vrachtwagens de juiste afrit kunnen nemen, is er minder onnodig zwaar verkeer in de kern van een stad.

Ik heb gezien dat u in antwoord op een schriftelijke vraag van de heer Keulen hebt gezegd dat er momenteel een studie loopt: een studie over het uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal die het aspect signalisatie onderzoekt. Ik hoop dat de problematiek van bewegwijzering langs autostrades naar industrie-terrein daarbij ook aan bod kan komen.

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Voorzitter, minister, ik heb hier in het verleden al een aantal vragen over gesteld. We weten allemaal dat dit een heel actueel probleem is. We kennen allemaal de voorbeelden van vrachtwagens die zich vastrijden in te kleine straatjes of die tegen een te hoge snelheid in een omgeving 30 of in schoolbuurten rijden. Heel wat gemeenten beginnen initiatieven te nemen, allemaal goedbedoelde initiatieven, maar maatregelen ad hoc. Tijdens de vorige legislatuur hebben we ook al wat vragen aan de minister gesteld om het vrachtroutenetwerk echt te ontwikkelen, en dus ook aan de gps-makers en kaartenmakers om een aantal zaken te doen.

We constateren dat de regering op het einde van de vorige legislatuur een initiatief heeft genomen, de zogenaamde verkeersbordendatabank. Ik meen dat dat project ondertussen bijna is afgelopen. Op mijn laatste vraag, van eind januari, hebt u geantwoord dat het project liep, dat het bijna afgewerkt was, dat er ook nog het Europese Rosetta-project was en dat indien we die allemaal kunnen integreren, we een stap voorwaarts zetten.

Minister, hoever staat het met die projecten? U hebt de vorige keer gezegd dat dit allemaal in de loop van 2010 moet gebeuren om tot een gedragen routenetwerk te komen. Ik had u nog geen opvolgingsvraag gesteld, want we zijn nog niet aan de helft van 2010, maar ik meen dat het erop aankomt dat al die projecten die nu lopen, moeten worden geïmplementeerd in een gps-routenetwerk. Het is heel belangrijk dat we de kaartenmakers en de gps-makers ervan overtuigen dat alle informatie die intussen wordt verzameld, ook door de overheid, ook in die gps-netwerken moet kunnen worden opgenomen. Vandaar dus mijn vraag hoever het daarmee staat.

**De voorzitter:** Mevrouw De Wit heeft het woord.

**Mevrouw Sophie De Wit:** Voorzitter, minister, ik kan me aansluiten bij de vorige spreker, want ik heb een gelijkaardige vraag. Drie zaken zijn volgens mij belangrijk om naar zo'n navigatiesysteem te gaan dat over een vrachtwagenmodule beschikt: de verkeersborden-databank, die tegen augustus 2010 wordt aangekondigd, het Rosetta-project, dat er medio 2010 moet zijn – dat is binnenkort – en de Vlaamse testsite die al werd aangekondigd tegen het begin van 2010. Ik had graag van u vernomen wat daar de stand van zaken is.

**De voorzitter:** Minister Crevits heeft het woord.

**Minister Hilde Crevits:** Dank u, collega's, voor deze zeer alerte opvolgingsvraag. Ik heb eens bekeken wat er in het verleden al allemaal is gevraagd. Er zijn ook al heel wat schriftelijke vragen over gesteld. Een mens moet dat goed bundelen, want het is iets wat velen boeit, ook mezelf.

Als u vandaag vraagt of er nood is aan een vrachtroutenetwerk, is het antwoord een 'ja' met een uitroepteken. Maar er is natuurlijk nog een verschil tussen zeggen dat er nood aan is en het effectief realiseren op het terrein. Heel wat gemeenten doen inspanningen om de vrachtwagens op een goede manier rond of langs de kernen te leiden, maar als dat niet op een gemeenteoverschrijdend niveau bekeken wordt, krijg je knelpunten en kun je inderdaad in de toestand komen dat een vrachtwagen ogenschijnlijk nergens door kan. Als we daar geen afstemming in bereiken, kunnen we gevaarlijke situaties krijgen.

Ik ben hier op 28 januari, in antwoord op vragen van onder andere de heer Van den Heuvel, al uitgebreid op ingegaan. Ik heb toen gezegd dat wij aan het werken waren aan een methodiek voor een netwerk voor het algemene vrachtverkeer op mesoschaal, met een toepassing op twee pilootregio's. In januari was die studie nog niet afgerond. Ik kon daar dus nog niet veel over zeggen. Maar intussen kan ik u melden dat de oplevering heeft plaatsgevonden op 14 mei 2010. Dat is dus niet begin 2010, maar wel in de loop van 2010. Ik heb dat bij me en kan dat ook ter beschikking stellen. Daar is ook een luik 'bewegwijzering' in opgenomen. De twee proefregio's waren Vlaamse Ardennen-West en Zuidostrand Antwerpen. Men heeft dus eerst een algemene methodiek ontwikkeld en vervolgens voor die twee pilootregio's gekeken wat er allemaal nodig is. Bewegwijzering vormt daar één onderdeel van.

Dat maakt dat er vandaag een opgeleverde en aanvaarde methodiek en handleiding bestaan die kunnen worden gebruikt om in de verschillende regio's tot een vrachtroutenetwerk te komen. Vlaanderen is ondertussen, op basis van de methodiek, ook opgedeeld in 26 verschillende zones. Ik heb een kaartje met die verschillende vrachtroutezones meegebracht. Het is dus de bedoeling om per zone tot een netwerk te komen.

Het microniveau is de gemeente, het mesoniveau is het bovenlokale niveau, zijnde een regio tussen de hoofdwegen waar je het vrachtverkeer door stuurt en dat verschillende gemeenten overstijgt. De categorisering van de wegen vormde het uitgangspunt om tot de meest geschikte route te komen. De basisafbakening is dus gebeurd binnen de mazen van het hoofdwegenet. Die zijn dan opgedeeld in subzones door primaire of secundaire wegen. Zo kun je tot een zo evenwichtig mogelijk routenetwerk komen.

Dat theoretische concept is dus toegepast op de regio's Vlaamse Ardennen-West en Zuidostrand Antwerpen. De hoofdbedoeling is om een aantal facetten uit die methodiek praktisch te toetsen en zo nodig de methodiek bij te sturen.

Superbelangrijk voor mij is dat het overlegproces nu zeer intens verder kan gaan. Als het vrachtroutenetwerk over Vlaanderen wordt uitgerold, wil ik immers dat het een consensusnetwerk is en dat je niet in een situatie zit waarbij een pak spelers eigenlijk niet van het vrachtroutenetwerk moeten weten. Het moet iets zijn dat gedragen en aanvaard wordt door de spelers die er belang bij hebben.

De stap die nu moet volgen, is dat we dat routenet nu heel praktisch kunnen ontrollen in die twee regio's. Die opdracht kan gegeven worden of is intussen al gegeven, dat weet ik niet. Daarnaast moeten de relevante actoren in de twee pilootprojecten snel worden opgenomen in de begeleidingsgroep. Op dit ogenblik kunnen we ook al starten met de toepassing van het theoretische concept op de overige 24 regio's. Het concept is er, dus dat kunnen we nu perfect doen. Dat zijn twee zaken die los van elkaar moeten gebeuren.

Naast de indeling in routes is er ook een oplijsting gemaakt van de bekende problematieken en infrastructurele knelpunten. Ik heb die tabellen mee. Als u dat interesseert, kan ik dat eventueel overmaken, maar het is een vrij technische oplijsting.

Daarnaast moeten er natuurlijk ook een aantal maatregelen op het terrein worden uitgewerkt. Dat kan gaan over de infrastructuur, maar ook over communicatie. Het klopt dat we moeten komen tot een gps-netwerk. Eerst is er de vracht. Dan moet men de uiteraard de route kennen: geen gps zonder dat men een route heeft. Met een gps in de lucht zijn we niets. Een nuttig instrument ter zake is de Verkeersbordendatabank. Ik heb dat de vorige maal al gezegd. De oplevering daarvan was gepland voor augustus. Het zal waarschijnlijk iets vroeger zijn. Ik ben er niet in geslaagd dat voor 13 juni te doen, maar niemand van de pers zou erin geïnteresseerd zijn geweest. Volgens de planning zal dit eind augustus van dit jaar volledig klaar zijn, en dat zal ook zo zijn. Nu moeten er nog een paar stroken in Oost- en West-Vlaanderen worden opgemeten, maar we gaan dus naar een volledig gebiedsdekkend overzicht.

De heer Van den Heuvel heeft vorige maal opgemerkt dat die basisgegevens moeten worden aangevuld. De gemeenten zijn immers zeer actief. Er komen nieuwe reglementen. Als we die gemeenten niet stimuleren om in die aanvullende overeenkomsten gegevens door te geven, dan is dat al verouderd voor we van start gaan. We hebben daar dus ook de nodige aandacht voor. Als dat rond is, zullen we alleszins een pak basisgegevens ter beschikking hebben, die ook ter beschikking van die gps-systemen kunnen worden gesteld en waardoor er al een aantal problemen kunnen worden verholpen.

De bedrijfswereld wordt daar absoluut bij betrokken. Binnen de doelgroepgesprekken die vooraf zijn gegaan aan de opmaak van de methodiek, werd zowel de transportsector als een aantal bedrijven en overkoepelende organisaties geraadpleegd. Naast het consulteren van de bedrijfswereld bij het opmaken van die methodiek, is het natuurlijk ook heel belangrijk dat er binnen de regio's een consensus komt. In de studie zult u op het einde nog de knelpunten zien staan. De zuidostrand van Antwerpen heeft wat meer knelpunten dan de Vlaamse Ardennen-West. In 2008 is ook die werkgroep Veilig Vrachtverkeer Vlaanderen opgericht, om ervoor te zorgen dat de transportsector voortdurend betrokken is. Die zal ook betrokken blijven.

Wat zijn nu de grote principes en eventuele gevolgen voor de reglementering van steden en gemeenten? De bedoeling is zeer duidelijk: proberen de leefbaarheid in de kernen te optimaliseren en te vermijden dat er knelpuntsituaties ontstaan, met onlogische verbodsregels in gemeenten die ertoe leiden dat vrachtwagens, zoals de heer Keulen terecht opmerkt, op bepaalde plaatsen verdwalen, ondanks het gps-systeem. Het gaat echter over een consensus-netwerk: dialoog is zeer belangrijk. Dat is, denk ik, de moeilijkste opdracht. Er moet niet alleen binnen de regio's worden overlegd, maar ook op de snijpunten tussen de regio's moet er met elkaar worden gepraat. Ik heb mijn administratie dan ook de opdracht gegeven om

zeker het voortouw te nemen in dat overleg, en ervoor te zorgen dat er gestaag, maar consequent wordt doorgewerkt aan het realiseren van dat volledige netwerk.

Mevrouw De Wit, u vraagt zich af wanneer de eerste test volledig zal zijn uitgerold. We zullen die testmodule nu ook in de praktijk omzetten. De eerste die volgens mij operationeel kan worden gemaakt, is die in de Vlaamse Ardennen-West, omdat daar de minste knelpunten zijn. De gesprekken zijn daar bezig. Ik hoop dat dit vrij vlot kan gaan, maar ik zal niet wachten op het uitrollen daarvan om de theoretische concepten voor die 24 andere regio's te maken. Het is de bedoeling dat we hopelijk dit jaar, maar zeker in de loop van volgend jaar daadwerkelijk de resultaten op het terrein zullen zien.

Ik zal ter aanvulling het kaartje met de regio's meegeven. Ik stel voor dat de studie, die vorige maand werd opgeleverd, digitaal wordt bezorgd. Ze zal ook op de website worden geplaatst. Op die manier kunt u ook kennis nemen van wat er is ontwikkeld en van de manier waarop daar nu praktisch mee wordt omgegaan.

**De voorzitter:** De heer Keulen heeft het woord.

**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, geachte leden, vrachtwagens verdwalen. Kiezers doen dat soms ook, maar dat heet dan democratie. *(Gelach)*

**De voorzitter:** Ik stel voor dat we dat niet opnemen in het verslag. *(Opmerkingen van mevrouw Annick De Ridder)*

Dat was ludiek bedoeld?

**De heer Marino Keulen:** Voorzitter, dat was een knipoog. Iedereen is daardoor meteen weer mee.

Minister, uw antwoord is inderdaad heel technisch. Het is duidelijk dat u daar alleszins heel druk mee bezig bent. U zegt dat u zult proberen nog dit jaar het systeem operationeel te krijgen wat de twee testzones betreft, namelijk de Vlaamse Ardennen-West en de zuidostrand van Antwerpen. Het is me echter onvoldoende duidelijk wanneer in de 24 andere zones vrachtwagenchauffeurs daadwerkelijk over dat systeem zullen kunnen beschikken. Kunt u iets concreter zijn? Wanneer zult u dat geheel operationeel krijgen? Wat is de streefdatum?

**De voorzitter:** De heer Van den Heuvel heeft het woord.

**De heer Koen Van den Heuvel:** Minister, ik dank u voor uw antwoord. Sinds we 3 à 4 jaar geleden deze vragen zijn beginnen te stellen, heeft de Vlaamse Regering toch al diverse initiatieven genomen. Dat verheugt me natuurlijk. We zijn natuurlijk allemaal geduldig, maar ik veronderstel dat u zelf ook ongeduldig bent om vooruitgang te boeken in dat dossier. Er zijn knelpunten. Vorige maal heb ik inderdaad gesteld dat die databanken voortdurend moeten worden geactualiseerd. Anders komen we geen stap verder.

Als al die databanken en die theoretische concepten klaar zijn, moet dat inderdaad in dat gps-routenetwerk worden opgenomen. Daar moet u voldoende aandacht voor hebben. Hoe ziet u dat? In welke mate kunnen we de kaartenmakers en de gps-actoren verplichten of aanmoedigen om al die informatie op een degelijke manier te vertalen in een degelijk gps-routenetwerk?

**De heer Jan Peumans:** Ik wil me hier even bij aansluiten. Blijkbaar gaat het om de link tussen een theoretisch concept en de categorisering van de wegen. Die categorisering van de wegen is op zich natuurlijk ook een theoretisch concept.

Ik heb daar al straffe verhalen over horen vertellen. Ik ken de verschillende indelingen niet meer. Het onderscheid tussen ontsluitende en verbindende wegen speelt hier een belangrijke rol in. Een Nederlands professor heeft die begrippen hier destijds ingevoerd. Op zich vind ik het goed dat de wegen worden gecategoriseerd. Tot nu toe blijft dit een theoretisch concept. Ik zal het antwoord van de minister nog eens nalezen. Indien een theoretisch concept aan de

categorisering van de wegen wordt gelinkt, zijn we eigenlijk tweemaal theoretisch bezig. Misschien kan de minister hier straks nog even op ingaan.

Ik heb tijdens de vorige legislatuur verschillende vragen over deze wegen gesteld. Ik zal even twee voorbeelden geven.

Een groot cementbedrijf trekt veel vrachtverkeer aan – de heer Keulen weet over welk bedrijf ik het heb. Om dit verkeer naar de E25 te leiden, zijn speciaal bruggen over de Maas en over het Albertkanaal gebouwd. Die vrachtwagens rijden echter allemaal door de dorpskernen. Ik heb geen gps nodig om te zeggen dat dit niet kan.

Het is perfect mogelijk een aantal steden en gemeenten in kaart te brengen die parallel met hun noord-zuidas en hun oost-westas autosnelwegen hebben lopen. Tongeren is een voorbeeld dat ik goed ken. Er is een snelweg van Brussel naar Luik en een snelweg van Antwerpen naar Luik. Het vrachtverkeer dat op de E40 wil uitkomen, zoekt gewoon zijn weg doorheen Tongeren.

Volgens mij moet dit gewoon worden verboden. Het doorgaand verkeer moet op die snelweg rijden. Dat is ook beter voor het milieu. Nu moeten die vrachtwagens tienmaal stoppen voor een licht en vervolgens weer optrekken. De groene golf rond Tongeren werkt zeer goed. Zelfs als er geen verkeer is, moeten die vrachtwagens stoppen. Een aantal verkeersgenererende factoren zouden hier een positieve invloed op moeten hebben. Ik heb daar geen verkeersdatabank voor nodig: ik kan dat gewoon op het terrein vaststellen.

De omrijfactor van die vrachtwagens zou in overweging moeten worden genomen. Indien een vrachtwagen tienmaal voor een licht moet stoppen of over een autosnelweg kan rijden, moet die vrachtwagen maar 10 of 15 kilometer omrijden. Dit is beter voor het milieu en goedkoper.

Wat me echter het meest interesseert, is de verbinding van het theoretisch concept aan de categorisering van de wegen.

**Minister Hilde Crevits:** Het lijkt me nuttig de studie eens nader te bekijken. In die studie wordt een methodiek uitgewerkt. Het startpunt is de categorisering van de wegen. Dit is concreet op het terrein onderzocht.

De regio Vlaamse Ardennen-West is een goed voorbeeld. Deze regio ligt op het grondgebied van de gemeenten Anzegem, Avelgem, Deerlijk, Gavere, Kluisbergen, Kruishoutem, Maarke-dal, Nazareth, Oudenaarde, Ronse, Wortegem-Petegem, Waregem, Zingem en Zwevegem. Die gemeenten bevinden zich in West- en Oost-Vlaanderen.

De regio is afgebakend. Vervolgens werd, samen met de gemeenbesturen en de transport-organisaties, nagegaan hoe een netwerk tot stand kan worden gebracht. Een categorisering is niet heilig. We moeten op het terrein nagaan wat de beste verbindingen zijn die tot stand kunnen worden gebracht. Daarbij moeten de toekomstige ontwikkelingen ook in rekening worden gebracht. Er zijn immers een aantal knelpunten. Op bepaalde plaatsen zijn er industriezones of zullen er in de toekomst nieuwe industriezones komen. Er is nog een potentieel. We moeten de toekomstige bewegingen langs deze wegen in het oog houden. Dit staat los van de status van de wegen. Alles is concreet hierop toegepast. Ik merk trouwens dat een gemeentebestuur de enquête niet heeft ingevuld. Die gemeente is dan bezocht.

Uiteindelijk is een voorstel van een structuur van een vrachtrouten netwerk uitgewerkt. Op het einde van de studie staat dat de werken van start kunnen gaan, maar dat een aantal zaken nog moeten gebeuren. De signalisatie moet worden uitgewerkt. De gebruikers moeten worden geïnformeerd. Dit brengt me bij de opmerking van de heer Van den Heuvel. Er moet een concreet maatregelenkader worden uitgewerkt en uitgevoerd. Dit moet desnoods afdwingbaar worden gemaakt. De opgesomde knelpunten moeten aan de hand van bilateraal overleg worden opgelost.

In mijn ogen gaat het om een geslaagde studie. Deze materie is technisch. De vraag zorgt hier op zich al voor. De technische methodiek is concreet op twee regio's toegepast. De

problemen die nog niet zijn opgelost, zijn opgelijst. We weten wat nog moet gebeuren om dit uit te rollen.

Ik kan morgen niet tot een implementatie op het terrein overgaan. Voor bepaalde zaken in de pilootregio, Vlaamse Ardennen-West, moet immers eerst een aanbesteding gebeuren. Het gaat dan onder meer om de signalisatie. Om tot een aanbesteding te kunnen overgaan, moeten we eerst afbakenen wat precies moet gebeuren. We kunnen niet in het luchtledige werken. We bevinden ons in elk geval in de fase waarin de concrete implementatie in de twee regio's kan plaatsvinden.

**De heer Marino Keulen:** Wanneer zal dit concreet gebeuren?

**Minister Hilde Crevits:** Het lijkt me moeilijk een datum naar voren te schuiven.

**De heer Marino Keulen:** Minister, voor mij volstaat een periode. Het is niet mijn bedoeling u op een vertraging van een dag, een week of zelfs een maand af te rekenen.

**Minister Hilde Crevits:** Indien mogelijk zal dit tegen het einde van dit jaar gebeuren. Anders zal het voor begin volgend jaar zijn.

**De heer Marino Keulen:** Is er ook een richtdatum voor de 24 andere regio's?

**Minister Hilde Crevits:** Mijnheer Keulen, u bent nu natuurlijk lid van de oppositie. Ik wil er echter op wijzen dat het bereiken van een consensus voor een regio een jaar heeft geduurd. Indien we die 24 andere regio's willen aanpakken, moeten we over consensusnetwerken blijven spreken. We moeten alle opmerkingen afwegen. Wat is de nuttige omrijtijd? Waar bevindt zich het speerpunt voor de vrachtwagens? Waarom kiezen ze voor een bepaalde route? Indien we dit willen uitrollen, moeten we voldoende tijd nemen. We moeten tot een consensus komen. Zoals ik daarnet al heb verklaard, zal ik er dit jaar voor zorgen dat die zaken er zijn. De studie is 3 weken geleden opgeleverd. Ik zal het startschot geven om dit ook voor de 24 andere regio's uit te werken. Dit zal volgende maand niet klaar zijn.

**De heer Marino Keulen:** Indien dit parallel zou worden uitgevoerd, zou dit in 2012 kunnen gebeuren.

**Minister Hilde Crevits:** Volgend jaar zal de theorie aan de praktijk worden getoetst. De uitrol zal het daaropvolgend jaar volgen.

**De heer Marino Keulen:** Indien dit een jaar duurt en indien dit in de andere regio's parallel zou gebeuren, zou alles in 2012 in heel Vlaanderen operationeel moeten zijn.

**Minister Hilde Crevits:** Dat zou kunnen lukken. Ik merk evenwel dat de overblijvende problemen met betrekking tot het ene project kleiner zijn dan met betrekking tot het andere project. We moeten steeds een consensus bereiken.

**De voorzitter:** De heer van Rouveroj heeft het woord.

**De heer Sas van Rouveroj:** U zegt in uw antwoord dat de categorisering niet heilig is. En u hebt gelijk. Maar papier is natuurlijk gewillig en het is een theoretisch concept. De wegbeheerders – respectievelijk de gemeenten en steden – zitten er wel in, maar er zal toch gesynchroniseerd moeten worden. Op basis van de categorisering doet men aan weginrichting en bouwt men een wegprofiel uit. Wanneer een straat een erffunctie en geen stroomfunctie heeft, dan mag men er natuurlijk geen vrachtwagens door sturen. Wanneer de gemeente of de stad intussen die weg aldus inricht, moet men ervoor zorgen dat men ook in het andere concept – het routenetwerk – de vrachtwagens er niet door stuurt. Ofwel past het vrachtroutenetwerk zich aan aan de categorisering, ofwel past de categorisering zich aan aan het vrachtroutenetwerk. Ze moeten sowieso gesynchroniseerd worden.

**Minister Hilde Crevits:** Absoluut, maar die oefening is hier gebeurd. Wanneer men hier een consensus bereikt over een van die pilootgebieden, dan is dat een consensus waar de

gemeenten bij betrokken zijn en waar zij mee instemmen. Dat betekent dat ze mee die keuze ondersteunen.

**De heer Sas van Rouveroij:** Maar dat leidt dan wellicht tot een aanpassing van de categorisering? Dat kan het gevolg zijn?

**Minister Hilde Crevits:** Wanneer dat nodig is. Het zou me sterk verbazen dat een gemeente toelaat dat een woonerf een vrachtroutenetwerk wordt. Als men de theorie aan de praktijk wil toetsen, is het goed dat dit van boven naar beneden gebeurt. We starten vanuit de hoogste categorie en gaan na waar er knelpunten zijn. Als de hogere categorie niet kan werken, moet worden nagegaan of er een oplossing is via een lagere categorie. Ik kan u nu niet zeggen hoeveel knelpunten er waren.

Dit is een zeer interessant document. Ik leer daaruit dat het gemakkelijk is om te zeggen dat er een vrachtroutenetwerk moet worden gecreëerd. De operationalisering in Vlaanderen is echter ingewikkeld en moeilijk en stuit heel snel op conflicten. Zonder consensus is men in strijd met de gemeentelijke autonomie. Er moet dan ook een consensusnetwerk worden gehaald. Dat lukt langzaam maar zeker bij die twee pilootprojecten.

**De voorzitter:** Daarmee is ook bewezen dat als men geen lid is van deze commissie maar toch herhaaldelijk vragen stelt, het proces toch op gang komt. Ik noem hier geen namen. Maar de persoon over wie het gaat, begrijpt me volkomen, nietwaar mijnheer Van den Heuvel?

Het incident is gesloten.

■





**BIJLAGEN**

**Bijlage bij de vraag om uitleg van mevrouw Lydia Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vzw Promotie Binnenvaart Vlaanderen**

PBV is de initiator van tal van projecten die dan in de werking van de waterwegbeheerders zijn opgenomen, ondersteunt hun werking en creëert een maatschappelijk draagvlak voor het beleid van het Vlaams gewest.

- Vlaams binnenvaartbeleidsplan 1996:

Het eerste Vlaams beleidsplan kwam tot stand binnen de werking van PBV.

Door de visies van waterwegbeheerders, havens en de sector aan elkaar te toetsen kon een beleidsvisie uitgewerkt worden waarbinnen het departement van Openbare Werken en het departement Economie het voortouw namen op weg naar de door Europa vooropgestelde liberalisering van de binnenvaartsector. PBV introduceerde zachte steun voor binnenvaartondernemers (opleidingen), steunde coöperatieven, introduceerde samen met departement economie investeringssteun voor binnenvaart, introduceerde trafiekgenererende investeringen (het latere kaaimurenprogramma).

- Kaaimurenprogramma: meest succesvolle PPS formule in Vlaanderen

Vanuit de duidelijke vraag van de verladende industrie en in overleg met de waterwegbeheerders werd een project uitgewerkt die de financiering van kaaimuren, de toegang voor de industrie tot de waterweg, in een publiek-private financieringsformule regelde.

- Afschaffing vaarrechten

Uit overleg met de sector kwam het duidelijke signaal dat de liberalisering van de binnenvaart gepaard moest gaan met een aantal flankerende maatregelen.

Een van de belangrijkste door PBV aangebrachte maatregelen was de quasi afschaffing van de vaarrechten die ertoe geleid heeft dat de impact op de marktwerking van de liberalisering naar structurele economische groei kon omgezet worden.

- Oprichting INE

Omdat binnenvaart per definitie een grensoverschrijdende aangelegenheid is en om de lobby voor de binnenvaart naar de Europese instanties te stroomlijnen werd samen met de Franse, Waalse, Nederlandse, Hongaarse en Oostenrijkse zusterverenigingen een overkoepelend Europees bureau, Inland Navigation Europe, opgericht en haar werking gefinancierd.

- Mobiliteitsfonds

Gedurende de werken aan de Antwerpse ring werd in samenspraak met de binnenvaart containeroperatoren, de Antwerpse havenautoriteiten, de Antwerpse havengemeenschap en de containerbehandelaars een systeem uitgewerkt waarbij de binnenvaart containerschepen in de haven van Antwerpen gedurende de nachtschifts konden behandeld worden.

- Signaal- en ombudsfunctie

Aanspreekpunt voor problemen van marktspelers (zoals signaleren aan bevoegde instanties over vaartijdenregeling, bemanningsproblemen) en het informeren van de diverse doelgroepen (zoals informatie geven over beleidsvoorstellen van de Europese Commissie, mobiliteitsplannen).

PBV heeft ook een faciliterende rol en organiseert hiertoe overleg met de actoren.

Ze is initiërend en treedt stimulerend op naar een vertegenwoordiging van de binnenvaartondernemers in diverse overlegfora.

-Opleidingen

Ze draagt bij tot de ontwikkeling van een servicepakket voor de binnenvaartondernemers met als eerste punt opleiding en vorming.

PBV neemt initiatieven tot het organiseren van infosessies en –tools voor bedrijfsbeheer, exploitatie en ICT . Zo werd een ICT introductie cursus voor de sector gevolgd door 224 schippers.

PBV is de trekker van het oprichten van het Permanent Overleg van de Opleidingsverstreckers in de binnenvaart. Uit deze samenwerking is de vraag voor een binnenvaartvaarsimulator ontstaan die het mogelijk maakt voor de leerlingen om echte praktijkoefeningen voor het leren navigeren en manoeuvreren te oefenen zonder daadwerkelijk over een schip te beschikken. PBV heeft de bouw, het beheer, de exploitatie en werking van deze binnenvaartvaarsimulator, LENA, in de hand genomen.

PBV versterkt en ondersteunt het initiatief veeleer dan de werking van de waterwegbeheerders te doorkruisen,.

PBV neemt initiatieven die later in overleg met de waterwegbeheerders tot uitvoering worden gebracht. Zo was het voor de overheid nuttig om uit de door PBV georganiseerde enquêtes te vernemen wat de wensen en bezwaren waren van de sector in verband met o.a. het gebruik van het identificatiesysteem AIS aan boord.

**Bijlage bij de vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vrachtwagens die verdwalen door gebrek aan een vrachtroutenetwerk**

