



Vlaams
Parlement

vergadering **C221**
zittingsjaar 2015-2016

Woordelijk Verslag

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 12 mei 2016

INHOUD

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de VAB-mobiliteitsbarometer 2016 – 2021 (2015-2016)	3
VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over rekeningrijden en verruimde openingsuren van bedrijven in de supply chain – 1312 (2015-2016)	5
VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klimaatdoelstellingen in het mobiliteitsbeleid – 1839 (2015-2016)	8
VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over microwaterkrachtcentrales – 1874 (2015-2016)	13
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbestedingsprocedure en de tolstructuur van de Oosterweelverbinding – 1894 (2015-2016)	16
VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid – 1957 (2015-2016)	20
VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van het nieuwe onderzoek van Ringland – 2004 (2015-2016)	22
VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over betaalparkings voor vrachtwagens – 2033 (2015-2016)	26

VRAAG OM UITLEG van Marino Keulen aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van de VAB-mobiliteitsbarometer 2016 – 2021 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): De mobiliteitsbarometer van de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) onderzoekt de tevredenheid van de Vlamingen over de kwaliteit van de wegen. In totaal namen 2000 respondenten deel waarvan de helft Nederlandstalige automobilisten en de andere helft Franstalige landgenoten. In vergelijking met de vorige bevraging uit 2013 zijn er enkele veranderingen zichtbaar geworden.

Zo is de Vlaming positiever over het rijcomfort van de autosnelwegen. U en uw voorganger hebben daar heel veel in geïnvesteerd. In 2013 was er een tevredenheid van 54 procent, in 2016 is dat 65 procent.

De Vlaming is wel minder tevreden over de zichtbaarheid, zowel bij regenweer als 's nachts. In 2013 bedroeg de tevredenheid 55 procent, in 2016 is dat 50 procent bij regenweer en 47 procent 's nachts.

De Vlaming is ook iets minder tevreden over de veiligheid op autosnelwegen. In 2013 was dat 68 procent, in 2016 is dat 62 procent.

Tot slot is de Vlaming ook een heel pak minder positief over de kwaliteit van het rijcomfort op de secundaire wegen. Daar zakt het percentage van 74 procent in 2013 naar nog slechts 52 procent in 2016. Voor de uitrusting van de gewestwegen moet nog een flinke tand bij worden gestoken.

Deze cijfers tonen dat de aandacht voor investeringen in de autosnelwegen door uzelf en uw voorganger, minister Crevits, lonen en dat de Vlaming een beter rijcomfort ervaart. Men oogst met andere woorden wat men zaait. Eenzelfde beweging zal echter ook moeten gebeuren op de secundaire wegen, maar dat hebt u eerder al aangekondigd. De VAB merkt verder op dat het rijcomfort ook gehinderd wordt door de vele verkeersplateaus, rijstrookversmallingen en asverschuivingen en niet enkel door de staat van het wegdek.

Vooral op het vlak van zichtbaarheid is er nog werk aan de winkel volgens de VAB. Enerzijds komt dit omdat er 's nachts minder verlichting is op de autosnelwegen – een beslissing waar dit parlement kamerbreed achter stond –, anderzijds is de belijning soms minder zichtbaar, vooral bij regenweer en 's nachts.

De toestand van de wegmarkeringen op autosnelwegen wordt gecontroleerd met behulp van steekproeven en is al onderwerp geweest van een eerdere discussie in deze commissie. Daaruit bleek dat de situatie verbeterd was. Volgens de VAB-mobiliteitsbarometer blijft de zichtbaarheid van de wegmarkeringen onder de verwachtingen van de automobilisten en zorgt dit voor een verhoogd onveiligheidsgevoel.

Minister, wat het doven van de verlichting langs autosnelwegen betreft, vraagt de VAB zich af of de besparing die men realiseert – 1,2 miljoen euro – opweegt tegen het effect op de veiligheid 's nachts. Werd dit al onderzocht, en wat zijn dan de resultaten van dat eventuele onderzoek?

Wat de belijning betreft, stelt de VAB dat we kunnen leren van Nederland, waar men een betere drainage heeft op het wegdek, waardoor de belijning bij

regenweer beter zichtbaar blijft. Waarom slagen we in Vlaanderen er niet in om te zorgen voor blijvende belijning die te allen tijde zichtbaar is? Kunnen deze oorzaken aangepakt worden op korte termijn? We hebben daarover gesproken toen we het hadden over de staat van de wegen. Ik heb toen de vergelijking gemaakt met de staat van de wegen in Nederland. U had het over breed- of grofgekorreld tarmac.

U hebt een jaar geleden maatregelen aangekondigd voor een betere en zichtbare belijning, dit onder andere door te focussen op resultaat bij onderhoudscontracten die het Agentschap Wegen en Verkeer aangaat. Bent u tevreden met de vooruitgang of is er nog bijsturing nodig?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De lichten op de autosnelwegen zijn midden 2011 gedoofd. Mijn voorganger, minister Crevits, heeft daar zelf nog een evaluatie over gehouden en heeft daar op 13 januari 2014 een uitgebreide toelichting over gegeven. Op basis van de evaluatie werd duidelijk dat er geen significant effect werd waargenomen van het doven van de lichten op de autosnelwegen.

Sinds een aantal jaren hanteren we gestructureerde wegmarkeringen. Daardoor kunnen we de zichtbaarheid 's nachts en vooral op een nat wegdek bevorderen. Het markeringsproduct wordt niet gelijkmatig aangebracht maar via een soort van spetterpatroon.

Dat heeft als concreet gevolg dat men met een niveauverschil zit. Bij nat of glad wegdek meandert het water langs die spetters of dots. De glasparels die bovenop het basisproduct liggen, blijven daardoor altijd zichtbaar, en reflecteren correct. Dat is het grote verschil tussen een gladde en een korrelige markering. Bij een gladde markering en nat wegdek is de weerkaatsing vooruit in plaats van terug naar de lichtbron. Bij een korrelstructuur en nat wegdek blijven de glasparels altijd boven het water uitsteken; ze zorgen dan voor een reflectie naar de lichtbron. Bij vlakke wegmarkeringen veroorzaakt de waterfilm een spiegelreflectie op het volledige natte wegoppervlak. De lichtstralen van de koplampen worden naar voren teruggekaatst in plaats van naar de lichtbron en zo wordt de markering de facto quasi onzichtbaar. De gestructureerde markeringen geven betere resultaten dan vlakke. Het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) gaat op die werkwijze absoluut door en gebruikt voortaan niets anders dan dat.

U vraagt of ik tevreden ben met de vooruitgang inzake de onderhoudscontracten en/of bijsturing. Er wordt inderdaad meer en meer overgeschakeld op een resultaatsverbintenis. Dat laat ons toe om in geval van niet-naleving op te treden. Dat wil zeggen dat we eisen stellen aan de effectieve zichtbaarheid van de wegmarkeringen, eerder dan op te leggen welke wegmarkeringen er precies gebruikt moeten worden. We laten daar enige vrijheid, maar we leggen de doelstellingen contractueel vast. Er wordt gefocust op resultaat. De wegmarkeringen moeten gedurende een bepaalde periode voldoen aan de reflectievereisten.

Ik verneem van AWV dat men ook in de toekomst wil blijven inzetten op resultaatsverbintenis voor alle onderhoudscontracten voor autosnelwegen. Dat levert eenvoudigweg betere resultaten op en beter controleerbare gegevens.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

Marino Keulen (Open Vld): U gaf eerst de technische antwoorden met betrekking tot de belijning. Ik vind dat goed, minister. Ieder van ons is ambtshalve een druk weggebruiker, we appreciëren die goede belijning en de correcte reflectie. Er is een procedé ontdekt dat ons vooruithelpt. De begeleiding van de weggebruiker wordt verbeterd via technische aanpassingen.

Ik vind het interessant dat u kiest voor het concept van de resultaatsverbintenis. Vanuit het oogpunt van overheidsmanagement, naar Mobiliteit en Openbare Werken en ook breder, is dat een zeer interessante piste. Steeds meer lokale besturen gaan steeds meer aanwerven op basis van profiel in plaats van diploma. Bij infrastructuurwerken staat het resultaat nu voorop. De potentiële leveranciers krijgen te horen wat ik verwacht als resultaat. Als zij met hun ervaring en kunde die ze in huis hebben als ondernemer en vooral in de sector waar we hier over spreken, dat resultaat kunnen leveren, is mij dat dierbaarder dan een aantal modaliteiten. Ik vind dat mentale flexibiliteit die de dienstverlening en verkeersveiligheid kan bevorderen. Ik vind dat goed en moedig.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Dirk de Kort aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over rekeningrijden en verruimde openingsuren van bedrijven in de supply chain – 1312 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): In de havengemeenschap wil men de openingstijden van alle bedrijven in de supply chain verruimen om een betere verkeersdoorstroom te krijgen. Bij DP World ziet men nu al een betere spreiding van de verkeerspiek in de ochtend door hun terminal een uur vroeger te openen. Zo wordt de bestaande infrastructuur ook beter benut.

Vanuit de haven pleitten Alfaport en het Gemeentelijk Havenbedrijf dan ook voor een proefproject waarbij de openingstijden verruimd worden zodat het vrachtvervoer nog voor de klassieke ochtendspits op de baan is. Enkele jaren geleden waren er al dergelijke proefprojecten om verladers te stimuleren om hun goederenstroom zoveel mogelijk 's nachts af te wikkelen.

Bij DP World ziet men dat hun verruimde openingsuren – vanaf vijf uur 's morgens en op zaterdagochtend – nu al tal van voordelen opleveren, waaronder een betere benutting van de infrastructuur van DP World en het wegennet. Door de openingstijden van de containerterminals met een uur te vervroegen, kan er dus al een groot verschil gemaakt worden. Om dit succesvol te maken, moeten ook de andere schakels in het geheel mee in het verhaal stappen en vroeger starten: containerdepots, logistieke magazijnen, distributiecentra en verladers.

Eerder pleitte men vanuit de transportsector al voor een echte 'slimme' kilometerheffing, die niet alleen rekening houdt met het aantal gereden kilometers, het wegtype en de emissieklasse, maar ook met het tijdstip waarop men rijdt.

Zo zou men de kilometerheffing slimmer kunnen maken door het verkeer 's nachts bijvoorbeeld maar de helft te laten betalen van de heffing. Tijdens de spitsuren zou het tarief dan weer hoger kunnen liggen. Door het vrachtverkeer te stimuleren om 's nachts te rijden, worden de wegen beter benut, verspreidt het verkeer zich beter en vermijden we concentraties van vervoersstromen tijdens de spitsuren. De bereikbaarheid en continuïteit van de havens en andere industriezones wordt hierdoor sterk verbeterd, wat uiteraard ook onze economie ten goede komt.

Minister, zult u opnieuw een proefproject invoeren waarbij verladers gestimuleerd worden om hun goederenstroom zoveel mogelijk 's nachts af te wikkelen? Wilt u bij het rekeningrijden ook het tijdstip meenemen als criterium voor het tarief van

de heffing? Waarom wel of waarom niet? Zult u het 's nachts rijden hierbij stimuleren? Bent u bereid om het effect van een dergelijke maatregel te testen? Zult u het 's nachts rijden bij het vrachtvervoer op andere manieren stimuleren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik weet niet of u verwijst naar de projecten van 2004-2005, waarbij men in het kader van de werken aan de ring heeft getracht via sensibilisering de bedrijven te overtuigen om bij de organisatie van hun transport zo veel mogelijk de spits te vermijden. Uit de evaluatie uit 2005 blijkt duidelijk dat er toen effectief een spreiding is geweest van het verkeer over de dag, waarbij de verkeersdrukte vroeger begon en vervolgens de hele dag duurde. Dat was zeker het geval voor het vrachtverkeer. Het gevolg was dat de havensector, de transportsector en de verladers nagegaan hebben of het niet opportuun was om de spreiding nog meer te richten op de avond en de nacht. Ik heb begrepen dat dat project toen wat spaak gelopen is omdat de 'sense of urgency' verdween en de situatie destijds op de ring nooit echt problematisch is geweest.

Daarnaast is er de situatie van 2011 toen het Vlaams Instituut voor de Logistiek (VIL) een onderzoeksproject had over dal- en nachtdistributie in samenwerking met een veertiental bedrijven. Misschien verwijst u daarnaar. Daar bekeek men hoe dal- en nachtdistributie een meer duurzame oplossing zou kunnen zijn voor een vlotte doorstroming van de goederen. Toen werd vastgesteld dat er in verschillende sectoren nog wat groeicapaciteit is voor dal- en nachtlogistiek.

Verder heb je ook de verdere uitwerking van het PIEK-project, dat voorziet in het verruimen van het leveringsvenster bij supermarkten, waarbij de testen voor de dagrand van 6 tot 7 uur en 20 tot 23 uur zeer positief waren. Het is trouwens op basis van die testresultaten dat we in de schoot van deze Vlaamse Regering nog lang hebben gediscussieerd over een aanpassing van het Vlaams reglement betreffende de milieuvergunning (VLAREM) om ervoor te kunnen zorgen dat die leveringen aan grote supermarkten met minder strikte geluidsnormen konden plaatsvinden. Er waren immers verschillende voorwaarden aan verbonden op het vlak van de geluidsproductie. Ik herinner me bijvoorbeeld dat het lossen van de goederen moest gebeuren in een overdekte constellatie zodat er geen omgevingslawaai was voor de omwonenden. Deze wijzigingsbepalingen hebben we opgenomen in de VLAREM-trein. Ze zijn goedgekeurd en zullen van kracht worden na de publicatie in het Belgisch Staatsblad. Dat moet deze of volgende maand zijn. Dat is alleszins een serieuze stap vooruit.

Wat betreft nieuwe proefprojecten ben ik ervan overtuigd, gelet op het voorgaande, dat de voordelen gekend zijn en voldoende werden aangetoond. Als je de totale leveringsketen bekijkt, zijn er enkele absolute pluspunten en een aantal kostnadelen. Er is een meerkost inzake hogere uurlonen door nacht- en weekendwerk, maar er zijn minder wachtrijen bij laden en lossen, wat leidt tot een hogere efficiëntie. Er is een betere doorstroming van het transport, want je ziet een reductie van de transportkosten. De transporttijden worden betrouwbaarder, wat ook leidt tot een reductie van de kosten in de productieketen. Die voordelen werden becijferd.

Ik ben er zelf voorstander van dat men nog meer zou spreiden op het vlak van de openingsuren van de bedrijven in de supply chain van de havengemeenschap. Ik kan dat alleen maar aanmoedigen. We doen dat heel concreet met de bereikbaarheidsmanager. Deze werkt in de schoot van Voka en staat dus in rechtstreeks contact met het bedrijfsleven en met de verschillende spelers van de supply chain waardoor we een uitbreiding van de logistieke capaciteit kunnen zien. Ik zie bijvoorbeeld grote mogelijkheden tot optimalisaties door het verruimen van de dienstverlening door de verladers en zeker ook van de containerterminals.

In het kader van de minderhindermaatregelen waaraan we nu werken rond de Oosterweelverbinding, verwacht ik concrete initiatieven uit de havenwereld, die Voka samen met de bereikbaarheidsmanager zal uitwerken. In dat opzicht is dat een opportuniteit om op dat spoor door te gaan.

Wat betreft de kilometerheffing, deel ik vanzelfsprekend uw standpunt: ik ben voorstander van de invoering van een slimme kilometerheffing, ook voor personenwagens. U weet dat we destijds met de gewesten zijn overeengekomen een eenvoudige en gelijke tariefstructuur te hebben, vanuit de ratio dat je eerst moet stappen en dan kunt lopen. Vandaar geen gevarieerde tarifiering. Maar ik denk wel dat we absoluut naar een gevarieerde tarifiering moeten, want dan kun je pas echt spreken van een slimme kilometerheffing en kan je werk maken van mobiliteitssturing. Ik weet ook wel als het gaat over het vrachtverkeer dat het mobiliteitssturend effect beperkt is. Daarom gaan we er eigenlijk van uit dat we best kunnen overgaan naar een slimme kilometerheffing ook voor vrachtwagens wanneer we het doen voor personenwagens. Dat is zeker een momentum, omdat je dan pas de volledige verkeersstroom kunt gaan sturen aan de hand van je tarieven. Dat is wat moeilijk als het enkel over de vrachtwagens gaat, omdat je over een beperkt percentage van de totale verkeersstroom spreekt.

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, bedankt voor het uitvoerige antwoord. Het is van belang om te kijken, zeker ook met de werken voor de Oosterweelverbinding, of er op dat vlak nog bijkomende initiatieven mogelijk zijn. We mogen zeker ook verwachten dat er vanuit de havengemeenschap bijkomende initiatieven worden genomen. Ik vind het goed om te horen dat ook de bereikbaarheidsmanager projecten in die zin mee kan begeleiden en daar ook de opdracht toe gekregen heeft.

Deze vraagstelling is er ook gekomen omdat we zien dat men in Nederland altijd blijft zoeken naar een betere benutting van de infrastructuur en welke maatregelen daartoe mogelijk zijn. Daar wordt een veelheid aan maatregelen voorgesteld. Zeker niet alle maatregelen zijn nuttig en noodzakelijk, maar ik denk wel dat de wegcapaciteit op onze snelwegen 's nachts nog wat onderbenut wordt. We moeten bekijken of die ook niet beter kan worden ingezet voor de vrachtwagens. Op die manier zouden we een verschuiving kunnen krijgen en een betere doorstroming overdag. Dat kan een serieus effect hebben.

U zegt dat het goed is om dat in de toekomst te koppelen aan de invoering van de kilometerheffing voor personenwagens. Kunt u daar nog enige toelichting bij geven? Is er al gestart met de opmaak van een bestek voor personenwagens? Worden daar op dit moment stappen voorwaarts in gezet?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het proefproject is in twee fases opgebouwd. Het eerste, meer theoretische luik zouden we een van de komende weken in de markt plaatsen. Ik ben de timing even kwijt, maar we zijn er net nog over bezig geweest op kabinetsniveau. Het is in elk geval voor zeer spoedig. Het is zo goed als rond.

Dirk de Kort (CD&V): Het zou interessant als dat kan worden overgemaakt aan de commissiesecretaris, zodat het kan worden gedeeld met de leden van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Karin Brouwers aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de klimaatdoelstellingen in het mobiliteitsbeleid – 1839 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Collega's, u denkt misschien dat we dit onderwerp nog maar net behandeld hebben in de plenaire vergadering van 20 april, maar mijn vraag was eerder ingediend en gaat ook wat ruimer dan de aspecten die toen aan bod zijn gekomen, vlak na de eerste klimaattop.

Op de klimaatop van 19 april stonden voornamelijk de engagementen van de Vlaamse overheid in de picture. Bij die eerste samenkomst was het vooral de bedoeling om een zicht te krijgen op wat al die sectoren zouden willen doen. Er waren organisaties, bedrijven, lokale besturen, experts en ook enkele collega's van de commissie Leefmilieu. Al die mensen kwamen vertellen wat ze al doen en ze werden opgeroepen om nog wat extra's te doen. Er is nu een traject gestart, dat in november tot een klimaatpact moet leiden. Dat klimaatpact moet een antwoord bieden op wat er allemaal afgesproken is in Parijs en moet aangeven welke inspanningen Vlaanderen zal moeten leveren voor de periode na 2020. Het is duidelijk dat Vlaanderen extra inspanningen zal moeten leveren om de doelstellingen te halen. Dat heeft de minister van Leefmilieu al aangehaald.

De Vlaamse Regering maakte op 19 april ook bekend dat ze 300 miljoen euro extra vrijmaakt om intern werk te maken van haar klimaatbeleid. Dat geld komt bovenop de 1 miljard euro die eerder al was uitgetrokken. Men wil vooral focussen op mobiliteit, gebouwen, landbouw en afval. Men start nu met rondetafels, en een van die rondetafels gaat over mobiliteit. De nadruk zou daarbij liggen op een milieuvriendelijker wagenpark van de Vlaamse overheid zelf. Er wordt gedacht aan de dienst- en bedrijfswagens van de verschillende departementen, maar ook aan de voertuigen van De Lijn, die milieuvriendelijker moeten worden door bij de aanbestedingen van nieuwe bussen of andere voertuigen van De Lijn te kiezen voor voertuigen die worden aangedreven door alternatieve aandrijvingen dan de dieselmotoren.

In de huidige beheersovereenkomst van De Lijn, die dit jaar afloopt, zit er een actieplan 'Groen Openbaar Vervoer', met daarin een luik 'Vergroening van de voertuigen'. Daarin staat onder andere: "Een groene visie voor De Lijn kan natuurlijk niet om de voertuigen heen. Het dieselverbruik van de voertuigen vormt de belangrijkste CO₂-uitstoot voor ons bedrijf, waar nog maar weinig kostenefficiënte alternatieven voor bestaan. De Lijn focust voorlopig met haar efficiënte dieselmotoren op een verdere reductie van het brandstofverbruik en op energie-recuperatie zoals bv met de hybridebussen."

Minister, in de plenaire vergadering van 2 maart hebt u gewezen op een aantal moeilijkheden. Zo kunnen hybride voertuigen moeilijk worden ingezet op het platteland omdat zij het remmen gebruiken om extra elektrische energie af te geven. Op het platteland wordt er veel minder gestopt, en kunnen de bussen veel gemakkelijker doorrijden dan in de stad.

Daarnaast zijn de energievriendelijke bussen jammer genoeg tot driemaal duurder dan de bussen met Euro 6, die ook al veel milieuvriendelijker zijn dan de vorige bussen met Euro 5-, 4- en 3-motoren.

Verder is er ook de bedrijfszekerheid. Ik heb wat vragen teruggevonden van collega's waaruit blijkt dat de bedrijfszekerheid van die bussen het soms wat laat afweten.

Nu er extra middelen in het vooruitzicht zijn gesteld, wil ik u een aantal vragen stellen.

De heer de Kort en ikzelf zijn in Parijs op bezoek geweest bij de Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP): de Parijse tegenhanger van De Lijn en de Maatschappij voor het Intercommunale Vervoer te Brussel (MIVB). Zij hebben zich tot doel gesteld om tegen 2025 volledig dieselvrij te werken. Het toeval wil dat ik net voor de klimaattop ook las dat Nederland zich dezelfde ambitie stelt tegen 2025, wat mij natuurlijk een tweet ontlokte om te zeggen dat Vlaanderen dan tegen 2030 toch ook iets dergelijks moet kunnen realiseren.

U zei daarop dat in Nederland maar 2 procent elektrisch en hybride rijdt, terwijl dat bij ons al 12 procent is. U verklaarde toen voluntaristisch dat we verder gaan met de vergroening. U zei tijdens de plenaire vergadering van 20 april echter ook iets wat volgens mij niet klopt, namelijk dat wij van overheidswege de volledige factuur moeten betalen terwijl dat in Nederland anders is. Dat is natuurlijk niet helemaal juist omdat wij met de partners van De Lijn die ongeveer de helft van de ritten doen, ook een private speler in onze markt hebben.

U hebt toen gezegd dat u hoopte aanspraak te kunnen maken op die extra middelen. Die middelen zouden intussen toebedeeld zijn, althans wat De Lijn betreft. Ik heb gelezen dat het over 22 miljoen euro extra zou gaan.

Minister, is die rondetafel intussen opgestart? Hoe vaak komt die samen? Wat wordt daar momenteel besproken? Ik neem aan dat u daar zicht op hebt.

Welke concrete doelstellingen wilt u bereiken in het kader van de mobiliteit om mee dat klimaatbeleid te helpen realiseren? Daarbij wil ik het niet alleen over het openbaar vervoer hebben. Welke concrete maatregelen zult u nemen om die doelstellingen te halen?

Heeft De Lijn een eigen klimaatplan voor haar gebouwen en haar vloot? Welke extra inspanningen zal De Lijn doen om haar wagenpark te vergroenen? Zult u naast de extra middelen voor het klimaatbeleid ook binnen uw eigen beleidsdomein herschikkingen doorvoeren?

Hoe zult u de nieuwe milieudoelstellingen vertalen in de nieuwe beheersovereenkomst met De Lijn? Die moet nu toch stilaan worden opgesteld als zij in 2017 van start moet gaan.

Hoe zult u het wagenpark van uw departementen vergroenen? Hoeveel middelen worden daarvoor uitgetrokken? Wat is de timing en de verdere planning? Of is dat de verantwoordelijkheid van een andere minister? Het zou kunnen dat Bestuurszaken het beheer over alle departementen op zich neemt.

Zult u de kilometerheffing voor personenwagens ook op tafel leggen op de rondetafel Mobiliteit in het kader van het Vlaamse klimaatpact?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De Europese Commissie bereidt een voorstel voor inzake de verdeling van de nationale bindende doelstellingen ten aanzien van de niet-ETS-sectoren. Dat zijn gebouwen, transport, industrie en landbouw. Dat voorstel wordt verwacht tegen eind dit jaar. In afwachting kunnen we ervan uitgaan dat om de algemene doelstellingen te halen, de transportdoelstelling in de grootteorde zal liggen van 30 tot 35 procent reductie ten opzichte van 2005.

Wat de concrete maatregelen betreft, wil ik het samen met de minister van Omgeving hebben over het beheersen van de mobiliteitsgroei. We hebben daar in

deze commissie al over gedebatteerd. Ruimtelijke ontwikkelingen genereren natuurlijk verkeer: die twee zaken moeten beter op elkaar worden afgestemd. Het gaat dan over het op elkaar afstemmen van het Mobiliteitsplan Vlaanderen en het Beleidsplan Ruimte Vlaanderen. We hebben het daar vorige week nog over gehad naar aanleiding van een vraag van de heer Ceyssens.

Het gaat natuurlijk ook over concrete projecten en ontwikkelingen. Ik denk dan aan de ontwikkeling van watergebonden bedrijven, het inzetten op multimodaliteit en het beter organiseren van logistieke stromen. Ik neem zelf ook een aantal maatregelen, zoals het streven naar combimobiliteit. Via de basisbereikbaarheid wil ik ook meer mensen verleiden om gebruik te maken van het openbaar en collectief vervoer. En verder is er natuurlijk ook het fietsbeleidsplan.

U hebt zelf ook verwezen naar de wegbeprijzing voor personenwagens. Het onderzoek daarvoor start nu op.

De vergroening van de vervoersparken maakt deel uit van het ruimere plan, met name het plan 'Clean Power for Transport', dat is gelanceerd door de minister van Energie. De Vlaamse Regering is daar vanuit een horizontale werking mee aan de slag gegaan.

Wanneer het gaat over De Lijn, is het in eerste instantie de bedoeling om steeds meer mensen te verleiden tot het gebruik van het openbaar vervoer, waarbij ze de wagen wat vaker laten staan. Dat is op zich natuurlijk al een klimaatdoelstelling, en het is ook de meest duurzame modal shift.

Daarnaast stel ik vast dat door het tekort aan investeringen in het verleden, vooral tijdens de periode 2007- 2009, het investeringsritme inzake nieuwe voertuigen achterop is gebleven. Dat betekent dat we nu zo snel mogelijk de verouderde – en dat zijn ook net de meest vervuilende – bussen moeten vervangen. De gemiddelde leeftijd van ons busspark is immers van 2006 tot 2016 opgelopen van 6,5 jaar naar meer dan 10 jaar oud. Dat betekent dat in het aankoopbeleid de grootste aandacht naar een voldoende hoog vervangingsritme moet blijven gaan. Het feit dat ze vervangen worden, is al een positieve evolutie in het kader van de klimaatdoelstellingen.

In dat aankoopbeleid met een voldoende hoog vervangingsritme wordt rekening gehouden met een maximaal groeipad in termen van reductie van het energieverbruik en de reductie van de uitstoot van schadelijke stoffen.

We weten echter dat duurdere bussen ook een kleiner aantal bussen betekenen. Eenzelfde euro kan maar eenmaal worden uitgegeven. Wanneer het gaat over de vervanging van de oude bussen door nieuwe Euro 6-bussen, bedraagt de vervangingsratio 1 op 1. Wanneer het gaat over de vervanging van dieselbussen door hybride bussen, bedraagt de verhouding 2 op 3. Wanneer het gaat over de vervanging van dieselbussen door volledig elektrische bussen, is de verhouding 1 op 2,5 tot 3.

Ik prijs me natuurlijk wel gelukkig dat ik er in het kader van de besprekingen binnen de regering over de verdeling van de middelen, in geslaagd ben om 22 miljoen euro binnen te halen voor investeringen in het vergroenen van het wagenpark van De Lijn. Dat komt boven op de middelen waarin al voorzien was. Ook op dat vlak zijn we dus ambitieus. Het is de bedoeling om tijdens deze regeerperiode 698 bussen te bestellen. Dat is een absoluut record ten opzichte van vorige regeerperiodes.

Die 22 miljoen euro extra geeft ons extra ruimte om aandacht te besteden aan de vergroening zonder het vervangingsritme in het gedrang te brengen. Dat betekent dat we meer kunnen inzetten op hybride bussen die het best inzetbaar

zijn in stedelijke gebieden, net door het groot aantal stop- en rembewegingen dat moet worden gemaakt en waardoor er energie kan worden gerecupereerd. Dat zijn effecten die minder spelen in landelijk gebied.

We kunnen ook meer inzetten op volledig elektrische bussen. De Lijn is op mijn vraag bezig met enkele pistes over het versneld vergroenen van onze busvloot en finaliseert op dit moment een conceptnota over alternatieve brandstof. Die kan dan worden voorgelegd aan de raad van bestuur van De Lijn en aan de regering. Ik hoop dat proces nog voor het zomerreces rond te krijgen.

U had het over de vergelijking die ik tijdens een plenaire zitting heb gemaakt met Nederland. Nederland heeft inderdaad ambitieuze doelstellingen gelanceerd. Ik heb dat in een wat realistischer perspectief geplaatst in die zin dat in Vlaanderen vandaag al 12 procent van de vloot bestaat uit hybride of met waterstof aangedreven voertuigen. In Nederland is dat slechts 2 procent. Daarnaast kent Nederland een geprivatiseerde situatie: het is gemakkelijker om bepaalde normen op te leggen aan private bedrijven die vervolgens een en ander kunnen doorrekenen. U maakt de vergelijking met de pachters, maar die klopt niet. Wanneer De Lijn die normen oplegt aan de partners, dan zal De Lijn daar extra voor moeten betalen omdat dan de factuur voor de partners verhoogt. Bij de geprivatiseerde bedrijven in Nederland kan dit worden doorgerekend aan de consument.

Wat de gebouwen van De Lijn betreft, wordt in de bestekken gewerkt aan de hand van standaardisatienota's die op het vlak van milieu en klimaat verregaande waarborgen bieden.

Wat het eigen wagenpark betreft, heeft de minister-president aangekondigd dat voor het zomerreces de actieplannen energie-efficiëntie en mobiliteit klaar zullen zijn zodat we in het najaar kunnen overgaan tot concrete acties binnen de Vlaamse overheid. Het gaat over concrete acties inzake het verlagen van het brandstofverbruik van het wagenpark van de verschillende departementen, onder andere door een vergroening. Dat gebeurt onder coördinatie van het Departement Leefmilieu, Natuur en Energie waarbij er een interdepartementale werkgroep is opgericht om een afgestemde klimaataanpak binnen de interne werking te realiseren. Die werkgroep staat onder meer in voor de ambtelijke opvolging van de uitvoering van de actieplannen.

Er is 3,2 miljoen euro beschikbaar voor de vergroening van het voertuigenpark, los van De Lijn, maar inclusief de laadinfrastructuur. De verdeling van die middelen en de inzet voor de vergroening van het voertuigenpark van het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken moet nog verder worden uitgeklaard binnen die werkgroep.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Karin Brouwers (CD&V): Minister, ik merk een zekere evolutie in uw antwoorden van 2 maart over 20 april tot vandaag 12 mei. Het is een positieve evolutie, want in het begin verdedigde u nogal sterk de Euro 6-norm, een dieselbus die wel beter is dan alle voorgaande, dat is juist. Bij de vorige plenaire vergadering – en u stond daar samen met minister Schauvliege, dat is een beetje een raar schouwspel op zich – hebt u laten verstaan dat vergroening u na aan het hart ligt, maar nu zegt u voor het eerst – of heb ik het mis – dat u ook echt gaat inzetten – doordat u die 22 miljoen euro hebt gekregen, dat was toen misschien nog niet zo duidelijk, er zit dus ook een evolutie in de centen – op hybride bussen, wat al gebeurde door uw voorganger. Toenmalig minister Crevits heeft ook heel wat hybride bussen besteld, en die rijden nu rond – al een keer met moeilijkheden, maar ze rijden. Ik kan u verzekeren dat fietsen achter zo'n bus veel aangenamer is dan fietsen achter een dieselbus. Het verschil is groot.

U gaat zelfs inzetten op elektrische bussen. U hebt aangekondigd, en dat is nieuw voor mij, dat De Lijn bezig is aan een conceptnota rond alternatieve brandstoffen die wij voor de zomer mogen verwachten. Daarmee zitten we mooi binnen de tijd voor de voorbereiding van de beheersovereenkomst. Dat ziet er allemaal veelbelovend uit, maar wij willen vanuit CD&V oproepen om ambitieus genoeg te zijn. Die 22 miljoen euro is iets, maar misschien kunt u her en der nog schuiven met uw middelen zodat u toch nog een extraatje kunt geven. *(Opmerkingen van minister Ben Weyts)*

Ja, misschien kunt u binnen uw eigen domein nog eens op zoeken om voor de klimaatdoelstellingen nog een tandje bij te kunnen steken. We moeten de Nederlanders of de Parijzenaren niet achterna lopen, maar een planning opmaken tegen 2030 moet toch kunnen. 2025 is wat kort dag misschien, alhoewel, een concreet plan tegen 2030 dus. Het is werk voor de rondetafel, net zoals het klimaatpact dat eraan komt.

Ik ben verheugd met de doelstellingen die u vandaag al hebt gesteld, allicht door de extra middelen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

Joris Vandenbroucke (sp.a): Minister, ik heb met gespitste oren geluisterd naar uw antwoord. Ik heb inderdaad op 2 maart het concrete voorstel voorgelegd, via een actuele vraag, om plannen te maken om tegen 2030 De Lijn dieselvrij te maken. U spreekt over 12 procent groene bussen. Dat klopt momenteel. Dat begon al in de vorige legislatuur. Meer dan een derde van de bussen die toen gekocht werden, was hybride, waterstof of elektrisch.

U gaat nog 460 bussen bestellen in deze legislatuur. De 238 die u al besteld hebt, waren allemaal diesels. Hoeveel van die 460 bussen zullen hybride, waterstof of elektrisch zijn?

Ik ben verheugd dat er gewerkt wordt aan een conceptnota. Ik neem aan dat deze ook voortvloeit uit de beslissing van juli vorig jaar. Toen hebt u naar aanleiding van de bestelling aan De Lijn de opdracht gegeven om een onderzoek te doen naar de groene bussen en de inschakeling daarvan in de busvloot.

Ik hoop dat die conceptnota zeer concrete doelstellingen omvat met data of een deadline voor De Lijn om af te stappen van een dieselvloot naar cleanpowerbussen. Dat zou trouwens aansluiten bij het actieplan 'Clean Power for Transport', dat in december vorig jaar is goedgekeurd en waarin letterlijk staat dat er een strategie moet komen met concrete doelstellingen. De strategie moet klaar zijn in 2016.

Minister Ben Weyts: Ik heb al gezegd dat ik opdracht heb gegeven aan De Lijn om in functie van de additionele middelen een vergroeningsplan uit te werken en daar concrete doelstellingen aan te verbinden. Eerst maken mannen plannen, en dan kom ik daarmee naar hier.

Mevrouw Brouwers, bedankt dat u in mij positieve evoluties ontwaart.

Ik merk een groot tekort aan fietspaden in Leuven als u achter de bus moet rijden. Dat kan een aandachtspunt zijn voor de coalitie aldaar.

Karin Brouwers (CD&V): We kijken hoopvol uit naar de conceptnota. Ik hoop dat we die snel kunnen bespreken als ze eenmaal geland is.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Andries Gryffroy aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over microwaterkrachtcentrales – 1874 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): In Tielt-Winge werd onlangs een microwaterkrachtcentrale uitgebouwd in een oude hoeve. Dit is een unicum in Europa. De installatie heeft een vermogen van 2,2 kilowatt. Dat is een jaarlijkse productie van ongeveer 15.000 kilowattuur en genereert dus voldoende stroom voor drie tot vier gezinnen voor een jaar. Dat was zelfs met een relatief klein verval van 1,5 meter. Men heeft daar een turbine geplaatst die elektriciteit kan produceren. Deze energie wordt gegenereerd zolang men dat waterverval heeft. Dat is dus vrij continu.

Volgens de initiatiefnemers is deze technologie rendabel. De investeringen zouden immers na vijf jaar volledig zijn terugverdiend. De techniek heeft bovendien een minimale impact op de omgeving en het ecosysteem. Ten slotte is, in tegenstelling tot wind- en zonne-energie, de energieproductie constant. Het kan een aantal leuke toepassingen hebben. Turbulent, het bedrijf dat de installatie heeft ontwikkeld, gaat nu op zoek naar andere bedrijven om deelcomponenten te produceren. Dit zou zes maanden duren.

Ik heb deze vraag om uitleg ook gesteld in de commissie Energie, toen nog aan mevrouw Turtelboom, om te horen of zij daar toepassingen in zag. Ik werd doorverwezen naar andere commissies, onder andere deze. Op Vlaamse waterwegen zit soms een verval. Zo werd op het Albertkanaal een archimedesschroef geplaatst die een aantal kilowattuur of megawattuur per jaar produceert, deels voor de sluis zelf en de rest wordt op het net gestoken. Dat is al een redelijk groot verval. Er zijn ook vele kleinere zoals op de oude Scheldearm tussen Oudenaarde en Gent, waar de sluizen ook af en toe eens moeten open gaan voor een vrachtschip van de binnenvaart.

Men heeft het soms over de problemen met onroerend erfgoed. Ik heb dat gecheckt bij het betreffende kabinet, en daar is geen probleem, als het goed kan worden ingepast.

Zijn er buiten het project op het Albertkanaal nog sites met het potentieel voor hernieuwbare energiebronnen op onze waterwegen?

Is het opportuun om dit in het Vlaamse Gewest verder te onderzoeken rond sluizencomplexen en dergelijke?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb altijd de ambitie geuit om langs de waterwegen en de havens in te zetten op de vergroening van de watergebonden infrastructuur. Vanzelfsprekend valt het opwekken van groene energie daaronder. De waterweg en zijn aanhorigheden bieden inderdaad mogelijkheden om groene energie te produceren, bijvoorbeeld de waterkrachtcentrales waar u naar verwijst. Daarbij wordt gebruikgemaakt van het beschikbare verval. Een verval is natuurlijk een voorwaarde, en dan nog het liefst een verval dat continu is en niet enkel bij de opening van de sluizen. In mijn dorp is er effectief sprake van verval, of alleszins van het water. *(Gelach)*

Ik woon in de Molenbeekstraat, en daar stonden ooit – in mijn gemeente alleen al – tien watermolens langs die kleine beek.

Op het Albertkanaal in Ham en Olen hebben we inderdaad archimedesschroeven. U kent ongetwijfeld de techniek: bij een watertekort wordt er versluisd door de schroef; bij een wateroverschot – wat gelukkig meer het geval is – wordt het verval gebruikt om energie te produceren. Het gaat daar om twee keer 2400 megawatt.

We plannen dezelfde investeringen in Hasselt, Diepenbeek en Genk. Op de Leie in Harelbeke komt er een nieuwe sluis en een dubbele stuw met turbines. Er is een verval van 2,2 meter, dat is aanzienlijk. De turbines wekken elektriciteit op die nodig is om de stuw en de sluis te bedienen. Een aanzienlijk deel van het geproduceerde vermogen zal door het sluizencomplex zelf worden verbruikt, wanneer bij waterschaarste water stroomopwaarts dient te worden gepompt. Het totaalverbruik van de stuw en de sluis is 399 megawatt, terwijl de waterkracht 522 megawatt opbrengt, dat is vergelijkbaar met 10.000 vierkante meter zonnepanelen.

Ook voor de nieuwe sluis op de Leie in Sint-Baafs-Vijve wordt in de mogelijkheid voor een dergelijke installatie voorzien. We gaan elke opportuniteit aangrijpen om te onderzoeken of het verval groot genoeg is om efficiënte investeringen te doen op het vlak van energieproductie.

We hebben een nadeel in Vlaanderen. Niet iedereen is gezegend om in de Zennevallei te wonen. De rest van Vlaanderen is vlakker, waardoor het verval dikwijls veel kleiner is.

Nieuwe technologieën worden positief benaderd en onder de loep genomen. De waterwegbeheerders, Waterwegen en Zeekanaal en De Scheepvaart hebben daar absoluut oog voor. Ze doen heel wat op de terreinen die ze beheren en die grenzen aan de waterwegen. Ze gaan na of ze kunnen inzetten op watergebonden bedrijfsactiviteiten, of op alternatieve energieproductie uit wind of zon.

Een van de grotere alternatieve energieprojecten is dat op het oude stortterrein Rabot in Evergem dat u ongetwijfeld kent. Het is gelegen langs het Noordervak van de Ringvaart. Op het 7 hectare groot terrein werden 14.000 zonnepanelen geplaatst die jaarlijks 3100 megawattuur elektriciteit kunnen produceren. Dat komt overeen met het jaarverbruik van duizend gezinnen. De zonnepanelen leveren tevens groene stroom voor de nabijgelegen kunstwerken en gebouwen van Waterwegen en Zeekanaal.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik dank u voor uw gedetailleerd antwoord, minister.

In Ham en Olen wordt 2400 megawattuur geproduceerd of zoveel als op 600 particuliere daken. Het is duidelijker als het zo plastisch wordt voorgesteld.

Ik ga deze vraag ook stellen aan minister Schauvliege omdat een aantal rivieren meer te maken hebben met natuurbeheer. Mijn voornaamste bekommernis is, en uit uw antwoord is het heel duidelijk dat u dat ook mee draagt, dat als een ondernemer een rendabel product heeft en kan bijdragen tot de klimaatdoelstellingen zonder een ondersteuning nodig te hebben, en ook kan zorgen voor een vrij continue productie, het dan frustrerend zou zijn voor diezelfde ondernemer om plots geconfronteerd te worden met een aantal belemmeringen van vergunningen of van onwil van bepaalde administraties enzovoort. Daarom stel ik deze vraag publiek en openlijk. U hebt me voldoende geantwoord dat dat zeker binnen uw administratie niet zal gebeuren. Ik zal de vraag ook stellen aan minister Schauvliege om zeker aandacht te hebben voor dergelijke technieken die eens geen geld moeten kosten.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, ik heb een gelijkaardige vraag ingediend op 20 april, maar een schriftelijke. Ik sluit met veel plezier aan. Ik

vraag me af of u interesse hebt om het waterlandschap in Vlaanderen in kaart te brengen met betrekking tot het potentieel. We hebben bedrijven die zelf willen investeren en geen subsidies nodig hebben, maar het is niet altijd evident om te gaan onderzoeken waar het efficiënt of interessant zou kunnen zijn.

Ik heb ook uit uw antwoord begrepen dat u niet echt op sluizen mikt of denkt dat sluizencomplexen daarvoor in aanmerking komen omdat daar geen permanent verval is. Nochtans denk ik dat afhankelijk van de stuwing van het debiet en de frequentie, er toch een aantal mogelijkheden zouden kunnen zijn. Minister, overweegt u om uw administratie de opdracht te geven om een potentieel onderzoek te laten uitvoeren op de Vlaamse waterwegen?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Eigenlijk doen ze dat permanent. Voor alle duidelijkheid: ik ben bevoegd voor bevaarbare waterlopen en niet voor de niet-bevaarbare waterlopen. Je spreekt niet over de totaliteit van het waterwegennet. Ik ben bevoegd voor ongeveer 1200 kilometer van de waterwegen, wat al genoeg is.

Ik wou niet zeggen dat het aan sluizen per definitie niet interessant is. In Ham en Olen ligt het trouwens aan sluizen, waarbij je de combinatie van beiden gebruikt. De efficiëntieoefening moet altijd worden gemaakt. Ik heb wel aan Waterwegen en Zeekanaal en aan De Scheepvaart gevraagd om altijd opportuniteiten in ogen-schouw te nemen. Dat doen ze ook effectief. Ik weet niet of het nog nodig is dat ik vraag om een totale scan te doen van hun waterwegennet. Ik neem het alleszins mee. Vandaag stel ik vast dat ze zelf op regelmatige basis met oppor-tuniteiten komen aandragen. Ik heb drie grote projecten vermeld waarvan de kostprijs, als ik eerlijk mag zijn, toch wel oploopt. Voor de drie projecten in Genk, Diepenbeek en Hasselt op het Albertkanaal spreek je toch over een kostprijs van 7 miljoen euro voor de bouw van de installaties. De rekening tikt dus snel aan.

De voorzitter: De heer Gryffroy heeft het woord.

Andries Gryffroy (N-VA): Ik weet dat ik voor de niet-bevaarbare waterlopen bij een collega van u moet zijn. De prijzen die u hebt genoemd voor die schroef van Archimedes, zijn zeer hoog. Maar zelfs bij de sluizen is er altijd een klein lek, als ik het zo mag uitdrukken. Deze microwaterkrachtcentrale is er maar eentje van 2,2 kilowatt. Je kunt zeggen: wat kan ik daarmee doen? Meestal staat er thuis wel ergens een elektrische kast voor een aantal signalisaties te regelen en derge-lijke. Dat zou elkaar perfect in evenwicht kunnen brengen, namelijk dat het ver-bruik van de kast van de signalisatie kan gebeuren met een kleine, minimale microwaterkrachtcentrale die veel goedkoper is. Die levert uiteraard niet het grote vermogen, maar levert wel permanent een klein vermogen. Ik denk dat dat toch wel opportuun is.

Voor mij is het belangrijk dat de deur geopend is. Door het kenbaar te maken, komen er geen andere plotse belemmeringen wegens het niet kennen van de techniek.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Ik heb nog een kleine bemerking. Een bezorgdheid is dat niettegenstaande we nu werken met schroeven die zo visvriendelijk mogelijk zijn, we nog altijd vaststellen dat we een hoger percentage van vissterfte hebben op die waterkrachtcentrales.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de aanbestedingsprocedure en de tolstructuur van de Oosterweelverbinding – 1894 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Minister, deze vraag had ik eerst ingediend bij minister Turtelboom, maar zij heeft ze doorgestuurd naar u. U weet dat u ze niet meer kunt terugsturen, u zult ze dus moeten beantwoorden. Er zijn twee aspecten aan mijn vraag: ze heeft te maken met financiën en met Oosterweel. Daarom kwam zowel de minister van Begroting als de minister van Openbare Werken in het vizier.

De eerste vraag gaat over de aanbestedingsprocedure. Op 24 maart is een selectieleidraad openbaar gemaakt voor de werken op Linkeroever, de werken waar u het snelst mee wilt starten. U hebt mee beslist dat het Oosterweeldossier in stukken wordt gekapt: eerst in vijf en ondertussen in vier stukken. De reden daarvoor was dat het behapbare stukken zouden worden, waardoor er meer kandidaten zouden zijn om die werken aan te vatten, waardoor er meer concurrentie zou zijn, waardoor er lagere prijzen zouden zijn. Dat is de redenering.

Ik kreeg feedback van een aantal mensen uit de bouwsector. De eisen in verband met de referenties liggen zeer hoog. Je moet kunnen aantonen dat je auto-snelwegen en bruggen hebt gebouwd voor minimum 30 miljoen euro, waardoor het aantal mogelijke kandidaten sterk wordt gereduceerd, waardoor de verhoogde concurrentie en de lagere prijzen misschien toch niet zo evident zouden zijn.

Mijn vraag is informatief: op welke manier zijn die selectiecriteria tot stand gekomen? Waarom een dergelijk hoog selectie criterium? Er wordt gekozen voor een onderhandelingsprocedure. Waarom is daarvoor gekozen? Het is een redelijk uitgewerkt project. Je zou het dus in de markt kunnen zetten, mensen daar hun prijs op laten zetten en dan de goedkoopste kiezen. Maar er is in een onderhandelingsprocedure voorzien. Waarom is dat zo?

Het tweede aspect, wellicht nog belangrijker, gaat over de tolstructuur. We leven al een tijdje in de onduidelijkheid en in de verwachting van duidelijkheid over hoe de tolstructuur in het Oosterweelproject eruit zal zien. Ik heb daar in het verleden vragen over gesteld aan minister Turtelboom. Blijkbaar is dat nu verschoven en is dat uw verantwoordelijkheid geworden.

Minister Turtelboom heeft bij een vorige vraag van mij daaromtrent gezegd dat in het kader van het businessplan van Oosterweel er een werkgroep bezig is die zal beslissen waar je hoeveel tol moet betalen bij de verschillende Scheldetunnels. Voor de rest heeft ze daar weinig over gezegd, behalve dan dat die werkgroepen bezig zijn en op een gegeven moment hun huiswerk klaar moeten hebben. Mijn vraag is of er ondertussen al voorstellen zijn en of die werkgroepen al iets hebben opgeleverd.

Op dit moment bestaan er enkele formele beslissingen van de Vlaamse Regering, van juli 2005 en februari 2007, die de keuze maken dat er een vrachtwagenverbod zou zijn in de Kennedytunnel als het nieuwe systeem van kracht zal zijn en dat de Kennedytunnel tolvrij is. Blijven die randvoorwaarden bestaan, namelijk dat vrachtwagenverbod in de Kennedytunnel en de tolvrije Kennedytunnel? Is dat nog altijd de harde voorwaarde van de Vlaamse Regering of zijn die werkgroepen bezig om dat met meer vrijheid te bekijken?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De selectiecriteria zijn begroot op basis van de gemiddelde kostprijs van infrastructuurwerken en kunstwerken zoals die deel uitmaken van het project Infrastructuurwerken Linkeroever. Een referentie ter waarde van 30 miljoen euro is daarbij niet zo hoog als je het relateert aan de geschatte aannemingsprijs van 405 miljoen euro. Gelet op de aard en de omvang van de werken, denken we dat het verstandig is om te opteren voor kandidaten die voldoende expertise en draagkracht hebben. We zouden niet willen dat er 'en cours de route' een financieel probleem ontstaat. Daarom zijn er wel wat voorwaarden verbonden op het vlak van expertise en draagkracht. Als het gaat over aanzienlijke infrastructuurwerken, is dat niet ongebruikelijk. Dat is gewoon goed huisvaderschap. We willen toch allemaal dat die projecten van dat masterplan zo snel en zo goed mogelijk worden gerealiseerd.

Voor de infrastructuurwerken Linkeroever vraagt u naar de selectiefase die gestart is op 24 maart met de aankondiging in het Bulletin der Aanbestedingen. Waarom hebben we gekozen voor de onderhandelingsprocedure? Ik moet wel verduidelijken, en ik ben er fel pleitbezorger van, dat het hier gaat om enerzijds een kandidatenselectie en anderzijds een offerte, waarbij er ook een biedvergoeding is. Soms is de moeilijkheid dat ondernemingen, gelet op de grote kosten die ze moeten maken om een dossier samen te stellen, afhaken omdat ze veel concurrenten hebben, ze vinden dat het sop de kool niet waard is en ze het risico niet willen lopen om een dossier in te dienen. Die situatie zou ertoe leiden dat er minder concurrentie is, en daar hebben we als aanbestedende overheid geen baat bij. Daarom kiezen we voor de procedure waarbij men eerst de kandidaten selecteert en hen vervolgens op basis van de voorwaarden van expertise en draagkracht uitnodigt om een offerte te formuleren, waarbij je een biedvergoeding aanbiedt. Meestal gaat dat over een viertal participanten die een offerte indienen en dus in concurrentie treden met elkaar, maar ze weten ook dat ze sowieso worden vergoed voor het samenstellen van het dossier. Dat is meestal een forfaitair bedrag. Dat lijkt me een heel goede procedure om enerzijds ervoor te zorgen, zeker in combinatie met het knippen van de werken in die verschillende delen, dat er heel wat concurrentie kan zijn en dat heel wat bedrijven, ook van bij ons, met een minimum aan risico kunnen participeren en een aanbod doen, waardoor de overheid de beste kwaliteit tegen de beste prijs kan krijgen.

Op die wijze kunnen we maximaal nut halen uit de uitvoeringsvrijheden in de Engineering & Construct-aanpak met optimalisatie naar de uitvoering, dus de termijn en de minder hinder, en naar de allocatie van risico's, namelijk fixed price en fixed terms. Bovendien is er over de aanpak van de aanbesteding voor de Oosterweelverbinding ook een marktverkenning gestart waarbij we de sector proberen voor te bereiden op de grootschalige werken, maar anderzijds ook wel wat feedback vragen inzake de uitgangspunten. Het is een soepelere manier van aanbesteden waarbij je rekening kunt houden met de resultaten van die marktverkenning bij het finaliseren van de bestekken voor de diverse deelprojecten.

De Oosterweelverbinding moet zich terugbetalen op basis van tol. De vorige Vlaamse Regering besliste om te opteren voor een gedifferentieerde tol op de drie Scheldekruisingen. Een tolvrije Scheldekruising voor personenwagens en het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel en conformiteit aan de tolrichtlijnen blijven overeind. Aan die structuur en uitgangspunten is geen verandering aangebracht. Het is en blijft een verbonden netwerk van Scheldekruisingen Kennedytunnel, Liefkenshoekunnel en Oosterweeltunnel dat via het principe van de gebruiker betaalt, zichzelf zal terugverdienen. Ik verwacht ook geen voorstellen op korte termijn met betrekking tot de hoogte van de tol. Dat is ook niet echt hoogdringend, gelet op de tijdshorizon waar we voor staan. *(Opmerkingen van Wouter Vanbesien)*

U bent daar enigszins blij om. Volgens de tijdshorizon van de realisatie, die ligt op ongeveer 2022, lijkt het mij evident dat dat nu niet acuut is.

Dat is inderdaad nog even afwachten, spijs de diverse procedures. De Kennedy-tunnel blijft voor alle duidelijkheid tolvrij voor personenwagens. Het vrachtwagenverbod kan vervangen worden door een tol, in functie van de technische realiseerbaarheid en onder voorwaarde van een sluitende financiering en het verzekeren van de veiligheid in de Kennedytunnel.

Op uw laatste vraag hebt u al antwoord gekregen van mijn collega.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Het zijn een beetje twee thema's door elkaar. Ik begin met de selectieleidraad. U zegt dat 30 miljoen euro zelfs niet zo hoog is, omdat we zeker moeten zijn dat er betrouwbare partners zijn. Tegelijk zegt u dat het belangrijk is dat er veel bedrijven en veel bedrijven van bij ons kunnen meedoen, vandaar ook die biedvergoeding, waar ik, voor alle duidelijkheid, geen probleem mee heb. Ik vraag me wel af in hoeverre u er zicht op hebt hoeveel bedrijven van bij ons er aan die voorwaarden en aan die 30 miljoen euro kunnen geraken, want dat heeft toch zijn effect, zowel op de financiering als op de toegankelijkheid voor de bedrijven van bij ons.

Dan kom ik bij de tolstructuur, die nog belangrijker is. U hebt op basis van de plan-MER gekozen voor een gedifferentieerde tolheffing. Die gedifferentieerde tolheffing, die in de project-MER wordt omschreven, gaat er echter van uit dat in de Kennedytunnel ook een van die gedifferentieerde toltarieven gehanteerd wordt en, wat de MER betreft, ook liefst de hoogste. Dat is op het vlak van verkeerssturing en milieueffecten het meest positieve.

Op basis van die milieueffectenrapportage roept u Oosterweel als winnaar uit, en vervolgens zegt u dat u de gedifferentieerde tolheffing, die hier wordt gebruikt als argument waarom dit zo goed zou scoren, gaat weggooien. Ik vind dat u uzelf hier geweldig tegensprekt: enerzijds beslist u, op basis van de project-MER en de gedifferentieerde tolheffing die daarin naar voren wordt geschoven, om Oosterweel te realiseren, maar anderzijds knipt u die gedifferentieerde tolheffing eraf. Het is alsof je tegen iemand zou zeggen dat hij zijn wiskunde-examen geweldig goed zal doen als hij een rekenmachine mag gebruiken, en dat hij vervolgens zegt: 'Geweldig, dan ga ik een wiskunde-examen doen, maar ik ga mijn rekenmachine weggooien.'

Je kunt niet het ene zonder het andere doen. Ik vind dat de Vlaamse Regering niet consequent is: beslissen om Oosterweel als winnaar uit te roepen op basis van de plan-MER en de resultaten die daaruit komen, maar de voorwaarden daarvoor, die ook in die plan-MER omschreven staan, schrappen. Dat lijkt mij sterk met elkaar in tegenspraak.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Annick De Ridder (N-VA): Collega Vanbesien, ik vind het een beetje verwonderlijk dat u het verwonderlijk vindt dat de eisen in verband met de referenties en de selectie zo hoog worden gelegd. Wat vindt u dan precies verwonderlijk? Vindt u het verwonderlijk dat er aan kandidaat-aannemers wordt gevraagd om drie referenties voor te leggen? Dat lijkt mij een evidentie. Vindt u het verwonderlijk dat er gewerkt wordt met een bedrag van 30 miljoen euro? Dat afzettend tegen het aanbestedingsbedrag van dat project, lijkt mij dat niet eens zo uitzonderlijk hoog.

U moet zich eens voorstellen dat er geen referenties zouden worden gevraagd of er geen minimaal bedrag ter vergelijking uit het verleden werd vooropgesteld.

Dan zou het kot natuurlijk te klein zijn. Ik ben voor alle duidelijkheid blij dat die kwaliteitseisen worden gesteld. Dat is cruciaal voor een goed verloop van de werken, waar we hopelijk met zijn allen achter zullen kunnen staan.

Minister, de onderhandelingsprocedure is belangrijk voor het flexibel werken. Het is belangrijk om eerst te kijken welke kandidaten voldoen. Werken met zo'n biedvergoeding vind ik een goede manier van werken. Maar er wordt soms gevreesd dat dat vertraging met zich meebrengt, in vergelijking met de klassieke procedure. Hebt u dat meegenomen? Gaat u erop toezien dat we geen verdere vertragingen zullen oplopen en dat er in dat procedurele, zelfs al werkt men met die onderhandelingsprocedures, wordt gewaakt over korte en haalbare termijnen, zodat er door de keuze voor een procedure niet nog verdere vertraging wordt opgelopen?

De voorzitter: De heer De Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, heeft de administratie op het gebied van de aanbesteding ook de formule van concurrentiedialoog onderzocht? Op die manier kun je eventueel nuttige suggesties vanuit de sector zelf mee opnemen in een definitief bestek. Ik denk dat dat perfect aansluit bij wat u zelf voor ogen hebt.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: We zijn niet over één nacht ijs gegaan om de procedure vast te leggen. Men heeft verschillende methodieken en technieken bekeken. Ik denk dat wat vandaag voorligt, goed het midden houdt. Aan de ene kant moet het snel vooruit kunnen gaan. Daarnaast was er de eerste beslissing om het project te verdelen in verschillende deelprojecten. Dat heeft ook te maken met specialisatie. Men heeft er rekening mee gehouden dat je bijvoorbeeld voor het stuk van de Oosterweel zelf iemand kunt selecteren die expertise heeft op het vlak van tunnelbouw, expertise die veel minder rendeert als het gaat over andere stukken op de ring die moeten worden aangepakt. Dat laat toe om gespecialiseerde aannemers een veel meer rendabele of een kwalitatief hoogstaande offerte te laten formuleren.

Wat verdragingselementen betreft, denk ik niet dat er verlies op zit. De winst zal sowieso veel groter zijn op het vlak van wat er wordt aangeboden en de concurrentie die kan spelen.

Ik heb geen idee hoeveel bedrijven in Vlaanderen – voor zover we volledige inzage in die boeken zouden hebben – daarvoor in aanmerking zouden komen. Het gaat om verschillende deelprojecten. Ongetwijfeld zijn verschillende bedrijven sowieso ook niet geïnteresseerd, gezien de specialisatie die vereist is. Daar kan ik momenteel dus niet concreet op antwoorden.

Wat de voorwaarden en de resultaten van de plan-MER betreft, heb ik gezegd dat er niets wijzigt. De gedifferentieerde tol blijft het uitgangspunt.

Tot slot wil ik nog meegeven dat we de techniek van de concurrentiedialoog wel zullen laten spelen als het gaat over het grondverzet. Ook daar zullen we een marktverkenning lanceren, om meer onderbouw te geven aan de bestekken.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik blijf erbij, minister, dat u van twee walletjes eet. U zegt dat Oosterweel geweldig goed scoort op het vlak van gedifferentieerde tolheffing, maar vervolgens gooit u die gedifferentieerde tolheffing weg. En zo gaat het al de hele tijd met dit dossier. U haalt uit de rapporten wat goed uitkomt voor Oosterweel, en u schuift weg wat u niet goed uitkomt. Zo kunt u

zagezegd op koers blijven, maar ik denk dat u op een gegeven moment toch uit de bocht zult vliegen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Björn Rzoska aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over het project Verenigingen voor Verkeersveiligheid – 1957 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van een aantal dossiers rond verkeersveiligheid waar ik toch wat vragen bij heb. De Verenigingen voor Verkeersveiligheid (VVV) is een project van het Netwerk Duurzame Mobiliteit en wil het Vlaamse verenigingsleven inspireren en activeren om ook binnen hun specifieke werking aandacht te hebben voor veilig en duurzaam verkeer. Sinds 2010 draagt het project op een bijzondere manier bij aan verkeerseducatie en -sensibilisering in Vlaanderen. Verenigingen voor Verkeersveiligheid ondersteunt verenigingspartners en verliest daarbij hun eigenheid, wensen en ritme nooit uit het oog: maatwerk, dus.

Na zes jaar krijgt VVV niet langer de nodige Vlaamse ondersteuning om zijn werk voort te zetten in de strijd tegen 'de schande van de 400', zoals u het soms noemt. Dat vind ik verrassend, omdat u verkeersveiligheid als een van uw prioriteiten naar voren schuift, wat in mijn ogen ook terecht is. In uw argumentatie voor de beslissing om dit project stop te zetten, erkent u tegelijk wel de kwaliteit van het project. Daar frons ik toch de wenkbrauwen bij. Het project krijgt niet langer middelen, omdat u in uw argumentatie stelt dat u de versnippering in de aanpak van verkeersveiligheid belangrijker vindt.

Daardoor verdwijnt een belangrijke rol die VVV speelde, namelijk om samen met verenigingen, in volwaardige partnerschappen, projecten op poten zetten die op het lijf van de vereniging zelf geschreven zijn. Het is een soort bottom-upaanpak, die bij uitstek de beste garantie is op gedragenheid, engagement en activering van de vereniging zelf.

Met uw beslissing om een project als VVV niet langer te steunen en te wijzen op de opdracht van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) om zich voortaan te richten naar – in plaats van mét – verenigingen, wordt de aanpak die initiatieven van onderuit ondersteunt, gewoon van tafel geveegd. Binnen het project VVV, maar ook bij organisaties als OKRA en OKRA-sport, Mobiel21, Ouders van Verongelukte Kinderen (OVK), Drive Up Safety (DUS) en vele andere, zijn er heel wat vragen naar boven gekomen. Kansen om levenslang leren voor verkeersveiligheid waar te maken, samen met het brede Vlaamse middenveld, gaan op deze manier verloren.

Het Huis van de Verkeersveiligheid heeft tot doel de krachten rond verkeersveiligheid te bundelen, maar onder het mom van 'krachten bundelen' en 'initiatieven stroomlijnen' wordt een van de initiatieven om de verkeersveiligheid te verbeteren, gewoon geschrapt, en dat zonder enige dialoog binnen dat door u opgerichte Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid, terwijl het nu net een van de doelstellingen van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid is om het kabinet en het Departement Mobiliteit en Openbare Werken advies te verlenen, zoals het ook in de conceptnota van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid staat. Is dit niet net een van de rollen die een Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid had moeten invullen? Is het uw bedoeling dat er nog slechts één organisatie in

Vlaanderen bezig kan zijn met educatie en sensibilisering rond verkeersveiligheid? Hoe zal die organisatie haar werking voldoende afstemmen op de noden van het Vlaamse middenveld en het verenigingsleven?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: De moeilijke beslissing die ik ter zake heb genomen, past binnen de uitvoering van het regeerakkoord, waarin we gezegd hebben dat we de krachten van alle actoren inzake verkeersveiligheid willen bundelen binnen een Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid, en dat we de huidige versnippering willen tegengaan. Vlaanderen telt zeer veel actoren die allerhande eigen initiatieven oprichten, met verschillende boodschappen, die ook verschillende richtingen uitgaan, en die door de Vlaamse overheid gesteund worden.

Ik verwijs bij wijze van voorbeeld naar de verkeersveiligheids mascottes die allemaal de ronde doen – en het is zelfs geen exhaustieve opsomming: Aya, een gele ufo; een roze Octopus; Save-man, een groene superman; Mama Mie en kleine Mo, twee kangoeroes; de 'Guardian Angels', twee engeltjes; Sam, de verkeersslang; Zeppe en Ziki, een zebra en een schildpad; Victor Veilig, een gele pop; en Millo, de roze duizendpoot. U kent mijn voorliefde voor dieren, maar ik denk dat we door deze beestenboel het bos niet meer zien. Dat is een sterke versnippering die leidt tot efficiëntieverlies en, eerlijkheidshalve, ook tot een directe concurrentie tussen verschillende spelers. Ik heb dat zelf mogen aanschouwen, dat die verkeersveiligheids mascottes elkaar soms letterlijk tegenkwamen.

Een aantal organisaties en projecten waren ook gewoon te kleinschalig om voldoende slagkracht en effect te kunnen genereren. Willen we de efficiëntie en de zichtbaarheid naar het grote publiek vergroten, dan is het noodzakelijk om verschillende projecten onder één noemer samen te brengen, om naar de verschillende doelgroepen ook consequent dezelfde boodschappen te verspreiden en de schaarse middelen zo efficiënt mogelijk te besteden. Want dit is voor alle duidelijkheid geen besparingsoperatie, integendeel. Ik zie de Vlaamse Stichting Verkeerskunde als een cruciale partner op dat vlak.

De VSV is opgericht in 1990 en vanuit een decretale opdracht ook specifiek bedoeld om een hoofdrol te spelen op het vlak van educatie, vorming en informatieverstrekking in de brede zin. We zullen er ook op toezien dat de middelen daarnaar worden afgeleid. De VSV is goed geplaatst om binnen het Vlaams Huis voor de Verkeersveiligheid als expertisecentrum inzake educatie, sensibilisering en vorming het beleid te concretiseren.

Met de aanduiding van één expertisecentrum volgen we ook een internationale evolutie. In de landen rondom ons is dat overal al gebeurd. We hinken eigenlijk achterop. Ik kan u de voorbeelden geven van Veilig Verkeer in Nederland, La Prévention Routière in Frankrijk, Deutsche Verkehrssicherheitsrat, Trygg Trafikk in Noorwegen, Kuratorium für Verkehrssicherheit in Oostenrijk, Bundesstelle für Unfallberatung Zwitserland. Ook in Wallonië werd deze weg ingeslagen met het Waalse Verkeersveiligheidsagentschap (AWSR).

Deze kanalisering van initiatieven houdt voor alle duidelijkheid niet in dat geen enkel ander project nog kans maakt op subsidiëring. Zo werd recent nog beslist een subsidie toe te kennen om de verkeersveiligheids cultuur bij transportbedrijven te verhogen in samenwerking met TLV en Febetra, en aan een organisatie zoals Rondpunt, dat zich specialiseert in het begeleiden van verkeersslachtoffers en het aanbieden van getuigenissen door verkeersslachtoffers. Ze hebben een specifieke expertise ten aanzien van een specifieke doelgroep. Dat zijn dus zaken die we blijven ondersteunen: projecten vanuit een eigen expertise, zoals slachtofferhulp, en binnen het kader van de beleidslijnen die we hebben uitgezet.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

Björn Rzoska (Groen): Minister, het is me nu pas duidelijk wat uw plan was. U wou eigenlijk af van die groene superman. Uw lijst was niet exhaustief. Het was ook jammer dat Bennie, de Vlaamse keffer, niet op de lijst stond. Ik begrijp dat u niet volledig kon zijn.

Ik snap wel dat met die veelheid van campagnes en die veelheid van figuren voor dezelfde doelgroepen, mensen en organisatie samen aan tafel worden gezet om proberen te komen tot één campagne. Het is bizar dat u langs de ene kant in uw besluit zelf de kwaliteit erkent en tegelijk eigenlijk zegt dat u ermee gaat stoppen. Er is natuurlijk ook een middenveld aanwezig dat mensen bereikt. U zegt dat er een Europese tendens is, maar wij wijken op een ander punt af: namelijk het aantal verkeersslachtoffers. Daar hinken wij achterop.

Wat betreft 'de schande van de 400' – en u zegt het zelf –, moeten we alle zeilen bijzetten om die cijfers zo snel mogelijk naar beneden te krijgen. Ik ben het eens om te werken aan meer efficiëntie, maar ik zou toch opletten om het kind niet met het badwater weg te gooien en de expertise van een aantal organisaties weg te gooien. U houdt ze beter als partner dan ze op deze manier voor een stuk buitenspel te zetten.

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het is net vanuit de ambitie om efficiënter en vakkundiger de strijd tegen 'de schande van de 400' aan te gaan, dat we de beslissing nemen om de middelen efficiënter en gebalder in te zetten. Het is de gemakkelijkste oplossing om al die verenigingen te blijven subsidiëren. Ik heb een moeilijkere weg gekozen, die wat kritiek oplevert. Ik heb in mijn schrijven gezegd dat een en ander geen oordeel inhoudt over het geleverde werk en over de geleverde inspanning, maar dat het net een ambitie is om de middelen, in functie van meer Vlaamse verkeersveiligheid, efficiënter in te zetten, in de schoot van het Vlaams Huis van de Verkeersveiligheid.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Wouter Vanbesien aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over de resultaten van het nieuwe onderzoek van Ringland – 2004 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Maandagavond 25 april en dinsdagavond 26 april zat de Roma in Borgerhout tweemaal bomvol. Ringland kwam voor een enthousiaste zaal de conclusies van hun onderzoek toelichten. Ik weet niet of u daar een van die avonden aanwezig was of dat u andere zaken op de agenda had staan.

Wat daar naar voren is gekomen na onderzoek en samenwerking met de Ringland Academie en academici, was duidelijk en zal u ook niet ontgaan zijn in kranten en reportages daarover. Ringland is namelijk niet combineerbaar met het Oosterweeltracé of het BAM-tracé. Dat was een van de conclusies.

Een andere belangrijke conclusie was dat het Oosterweeltracé niet in zijn geheel overkapbaar is. Er zijn verschillende plaatsen aangeduid waar geen overkapping mogelijk zou zijn waaronder de Hollandse knoop, de Oosterweelknoop en de aansluiting in Merksem.

Ringland maakt ook een aantal claims. Wanneer het gaat over minderhindermaatregelen en het kunnen blijven gebruiken van de ring tijdens de werken, kan het Ringlandsysteem heel wat oplossingen bieden.

Wanneer de klimaatimpact van Ringland wordt berekend en vergeleken met de plannen van de Vlaamse Regering, dan scoort Ringland beter.

Tot slot doet Ringland een suggestie om het besliste beleid weliswaar te behouden, maar het iets noordelijker op te schuiven. Ringland stelt zich constructief op door voor te stellen de Oosterweelverbinding te behouden, maar ze iets meer naar het noorden te verplaatsen en te gaan voor een Oosterweel-noord. Dat moet de heer Schiltz vertrouwd in de oren klinken, want ook Open Vld is voor dat tracé gewonnen. Ook stRaten-generaal en Ademloos zijn bereid om naar die Oosterweel-noord op te schuiven hoewel zij in eerste instantie een ander tracé voorstelden, het Meccanotracé. Ik denk dat hier dan ook wel een aantal mogelijkheden liggen voor een compromis waarin heel Antwerpen zich kan inschakelen. Het biedt ook een antwoord op de vele conclusies die Ringland maakt en op de vele problemen met het huidige Oosterweeltracé.

Minister, hebt u die studies kunnen bekijken? Bent u het eens met de conclusies? Bent u van plan om er rekening mee te houden?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Noch ikzelf, noch BAM, noch de intendant hebben die studies gekregen. Ik heb wel vernomen dat er werd aangekondigd dat die stukken aan de intendant zouden worden bezorgd, maar ik veronderstel dat dit nog een 'work in progress' is. Ik heb intussen zelf contact gehad met Ringland en daaruit bleek dat die stukken nog zouden worden bezorgd.

U vraagt me of ik dit goede technische oplossingen vind. De gevolgen van zo'n omvangrijk infrastructuurproject kunnen pas juist worden ingeschat door middel van de geëigende procedures zijnde MER-procedures (milieu-effectenrapportage): een plan-MER-procedure en eventueel een project-MER-procedure. Het is binnen die procedures dat door onafhankelijke MER-deskundigen de gevolgen van een infrastructuurvoorstel voor die diverse disciplines – ruimte, lucht en geluid – in kaart kunnen worden gebracht. Desgewenst kunnen maatregelen worden geformuleerd om die gevolgen te milderen of teniet te doen. Ik zal daar zelf geen technische inschattingen over maken.

Ringland werd ingesproken als alternatief binnen de lopende plan-MER-procedure voor de A102 en de R11bis. Binnen die procedure wordt Ringland net als de andere ingesproken alternatieven beoordeeld door de onafhankelijke MER-deskundigen.

Het lijkt me evident dat we die procedures respecteren en dat we wachten tot de adviezen en conclusies van die procedure effectief geformuleerd zijn. Dat geldt overigens voor alle alternatieven die in die trechtering zitten.

De intendant werkt intussen heel intensief samen met alle burgerbewegingen en actoren om tot concrete en gedragen voorstellen te komen in functie van de leefbaarheid van de zones rond de R1. Die voorstellen tot overkapping maken daar deel van uit, en het blijft de ambitie van de Vlaamse Regering om op termijn de volledige ring te overkappen en een derde Scheldekruising te realiseren.

De polarisatie is in hoofde van sommige partijen vandaag overigens al een feit. Ik merk dat stRaten-generaal een petitie lanceerde die tot een volksraadpleging zou moeten leiden. Het is anderzijds hoopgevend om vast te stellen dat andere partijen zoals Natuurpunt Wase Linkerscheldeover (WAL) het tracé niet in vraag stellen maar binnen de lopende procedure hun voorstellen wel inspreken. En ook

Ringland blijft de dialoog voeren met de intendant. Ik verkies de houding van Ringland en Natuurpunt boven de conflicthouding van stRaten-generaal.

De voorzitter: De heer Vanbesien heeft het woord.

Wouter Vanbesien (Groen): Ik vind het nogal stuitend dat u als minister zelf uw criticasters wilt kiezen. U zegt hier dat als Ringland zich wil bewijzen, zij moeten meedoen in een officiële MER-procedure. Dan zullen zij alle kansen krijgen en kan objectief en niet-politiek worden bekeken of Ringland inderdaad mogelijk een beter alternatief is dan Oosterweel. Dat is wat u hier zegt, maar dat is het tegenovergestelde van wat u hebt gedaan.

Ringland heeft inderdaad ingesproken in verband met de A102 en de R11bis en heeft zich als alternatief gepresenteerd zonder de Oosterweelverbinding. En het is de overheid, de regering, die heeft gezegd dat het enkel en alleen wordt bekeken samen met Oosterweel. Oosterweel moet er sowieso bij. Wanneer Ringland hier nu zegt dat dit niet samen gaat, dan zegt u dat u dat wel zult zien wanneer u het plan-MER hebt bekeken. U geeft Ringland met andere woorden geen kans en geen ruimte om hun eigenlijke voorstel, dat over de hele ring gaat en dus niet samengaat met de Oosterweelverbinding, te doen. U dwingt hen om dat samen te doen met Oosterweel terwijl Ringland zelf tot de conclusie is gekomen dat het in dat geval niet zal lukken. Wanneer de deskundigen zich dan hebben uitgesproken, kunt u hier tot de conclusie komen dat objectieve experts hebben geconcludeerd dat Ringland minder goed presteert. Het is een constante in dit dossier dat u de alternatieven die worden ingesproken – en dan heb ik het zowel over stRaten-generaal als over Ringland – niet als volwaardig beschouwt en ze op die manier in de gracht probeert te rijden.

Het enige positieve dat ik hier hoor, tenzij ik het verkeerd heb begrepen, is dat u de voorstellen van Natuurpunt WAL wel wilt realiseren.

De voorzitter: De heer Schiltz heeft het woord.

Willem-Frederik Schiltz (Open Vld): Minister, ik had begrepen dat er een intendant was aangesteld om de verzoenbaarheid van verschillende pistes en de overkapping met verschillende tracés te onderzoeken. Ik heb ook begrepen dat op donderdag 2 juni in deze commissie de intendant verslag komt uitbrengen over de stand van zaken.

Mijnheer Vanbesien, ik vind het fijn dat u verwijst naar een aantal tracés waar wij tijdens de verkiezingen tijdelijk onze voorkeur voor hadden uitgesproken, maar ik denk dat het nu weinig zin heeft om intentieprocessen te voeren, en ik heb toch wel de indruk dat dat is wat u wilt doen. We hebben de intendant net ingeschakeld in de procedure om het politieke spitsroeden lopen een beetje te kalmeren en te zoeken naar technische antwoorden op een aantal vragen waarna uiteraard opnieuw politiek en anders getrancheerd zal moeten worden. Minister, mijn enige vraag is dan ook of we dit debat niet beter zouden uitstellen tot na de rapportage van de intendant.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

Dirk de Kort (CD&V): Minister, ik ben ook gaan luisteren op zo'n avond. Ik kwam de heer Vanbesien daar tegen. Ik was ook onder de indruk van de toelichting en presentatie van Ringland. Misschien moeten we hen uitnodigen om een toelichting te geven bij de voortgangrapportage. We zien bij hen net zoals bij u, minister, positieve evoluties. Ze sturen de fouten bij hun model bij. Voor hen moet er ook effectief een derde Scheldekruising worden gerealiseerd.

Ik vond het interessant om de toelichting te horen van de intendant. Hij slaagde erin om daar een draagvlak op te bouwen. Die figuur is van belang. We moeten

hem alle kansen geven om zijn moeilijke opdracht tot een goed einde te brengen. Ik ben heel tevreden dat u nog eens onderstreept dat u effectief een mobiliteitsoplossing voor Antwerpen wilt verzoenen met leefbaarheid en dat u gaat voor een verder onderzoek van die overkapping en de betaalbaarheid daarvan.

Gaan we dat telkenmale ad hoc hier in de commissie Openbare Werken bespreken? Of gaan we dat gegroepeerd behandelen bij de voortgangsrapportage in verband met de Oosterweelverbinding met het masterplan?

De voorzitter: Op 2 juni hebben we de voortgangsrapportage. De intendant is uitgenodigd en zal aanwezig zijn. De heer Vanbesien wou zijn vraag nu al stellen en niet wachten op de voortgangsrapportage. Het reglement staat dat toe.

Annick De Ridder (N-VA): In het verleden hebben we toch altijd de geplogenheden gekend – ik zie dat de voormalige voorzitter aanwezig is – van de vraag en de rapportage te koppelen. Er komt een voortgangsrapportage op 2 juni. Als er iets alomvattends gebeurt, moet men niet wachten om tussen te komen. Maar nu zitten we op slechts een paar weken van de rapportage. We moeten het er in de regeling van de werkzaamheden eens over hebben. We kunnen het debat beter groeperen dan ad hoc te debatteren.

Wouter Vanbesien (Groen): Het is perfect reglementair.

Annick De Ridder (N-VA): Niemand ontkent dat! Misschien moeten we ons straks eens bezinnen over het streven naar goede inhoudelijke alomvattende debatten in plaats van de wekelijks 'oprispingetjes'.

Eerst een positieve boodschap: ik stel vast dat de geesten wat dichter naar elkaar komen. Er is een bevestiging van de noodzaak van de derde Scheldedekruising. Dat is nieuw bij Ringland. Dat zagen we in het verleden niet. Een ander positief element is de overkapping, maar dat wisten we al langer.

Mijnheer Vanbesien, u vertrekt van een heleboel assumpties: Ringland is niet combineerbaar, Oosterweel is niet in zijn geheel overkapbaar, alle voordelen die Ringland zou hebben. Waarop baseert u zich? Wij moeten ons baseren op presentaties, krantenknipsels, de Ringlandkrant zelf, impressies, maar de studies zijn nog niet vrijgegeven. Die zijn ook nog steeds niet – als ik me niet vergis – bij de intendant. Ik vind het wat voorbarig om hier straffe taal en grote conclusies te komen verkondigen zonder dat de rapporten er zijn of ter inzage zijn.

Ik had ook prangende en onbeantwoorde vragen. In de vorige commissievergadering hebben we met hen van gedachten kunnen wisselen. Ik herhaal mijn vragen kort: de scheiding tussen het doorgaand en het lokaal verkeer die niet volledig is; de onvolledige knoop Zuid met beperkte toegang naar de Waaslandhaven; de inrichting voor gevaarlijke transporten met vluchtwegen die niet kan zoals die momenteel naar voren wordt geschoven; de hoogte van de beplantbare bovenlaag, er ligt 30 centimeter zand terwijl minstens een meter nodig is; de onderschatting van de in te tunnellen kilometers, 25 in plaats van 15 kilometer; de impact van een dergelijke werf; de onmogelijke knoop aan de Schijnpoort, de plannen om de verbrede ring onder de grond te brengen, kloppen niet omdat men geen rekening houdt met de Lotto Arena, Schijnpoort, Lobroekdok en premetrotunnel, het is technisch onmogelijk; de verbreding om onder Berchem station door te kunnen; het behoud van de bruggen; en de nodige overkapping spoorlijn tussen Berchem en Zuid. Deze vragen blijven onbeantwoord en zorgen voor grote technische vraagtekens.

Ik zou eigenlijk een oproep willen doen om de krachten te bundelen en te kijken naar een positieve lading. De geesten groeien naar elkaar. Er kan een oplossing worden gecreëerd voor de files: een oplossing niet alleen in hard beton die alleen

de files verbetert, maar ook de leefbaarheid; een oplossing met de overkapping waar de intendant volop mee bezig is en de hand uitsteekt. Ik roep u op om die oplossing te omarmen in plaats van neer te sabelen, en ernaar te streven zoals sommigen hier doen dat die oplossing er niet komt.

Dat zorgt er niet alleen voor dat er geen oplossing komt voor de files, maar ook dat er geen oplossing komt voor de leefbaarheid en de overkapping, en dat vind ik een verpletterende verantwoordelijkheid.

Minister Ben Weyts: Er werden mij geen vragen gesteld. *(Gelach)*

Wouter Vanbesien (Groen): Heel veel mensen in Antwerpen zijn geïnteresseerd in de nieuwe studies van Ringland. Ik vind dat een belangrijk aspect in dit debat. Als men me vraagt of ik dat niet bij de honderd vragen en bij de voortgangsrapportage kan steken, zeg ik neen. Dit is een belangrijk maatschappelijk feit dat zich twee weken geleden voordeed in Antwerpen en met dit dossier te maken heeft en nu in deze commissie thuishoort.

U zegt dat de intendant dat maar moet bekijken. Ik vind het heel goed dat er een intendant is en dat die zijn rol moet kunnen spelen. Ik vind niet dat de intendant in de plaats komt van Ringland noch van de burgerbewegingen noch van de minister. We zullen sowieso het debat met de burgerbeweging en met de politiek verantwoordelijken en met de intendant moeten voeren. Ik ben ook blij dat die hier aanwezig zal zijn.

Ten slotte ondersteun ik de vraag om Ringland naar aanleiding van deze nieuwe studies hier eens uit te nodigen. Ik vind dat men alle studiemateriaal zo snel mogelijk openbaar moet maken. Ik hoop al lang dat BAM dat ook eens zou doen.

Minister, heb ik het goed begrepen dat u de voorstellen van Natuurpunt WAL ondersteunt en mee wilt uitvoeren?

De voorzitter: Ik mag de minister het woord niet meer geven. Dat is voor bij de voortgangsrapportage.

De vraag om uitleg is afgehandeld.

VRAAG OM UITLEG van Martine Fournier aan Ben Weyts, Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Vlaamse Rand, Toerisme en Dierenwelzijn, over betaalparkings voor vrachtwagens – 2033 (2015-2016)

Voorzitter: mevrouw Lies Jans

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, in een schriftelijke vraag vroeg ik u naar het gebruik en de bezettingsgraad van de betalende parkings langs de autosnelwegen, zoals in Kruishoutem en Wetteren. Als ik daar voorbijkom, merk ik steeds opnieuw dat de parkings verre van vol staan. Tegelijkertijd valt het op dat niet-betalende parkings zoals de Lar in Rekkem en de tankstations vol staan met vrachtwagens van chauffeurs die geen interesse hebben in een betalende parking. U antwoordde dat er op de betalende parking van Wetteren al is ingegrepen. Zo is het gratis gebruik van de bewaakte parking verhoogd naar minstens één uur. Hierdoor kan de rijtijdonderbreking, die minimaal 45 minuten op 4,5 uur bedraagt, volledig gratis op de bewaakte parking gebeuren. Voor de recentere locaties zal de nodige tijd worden uitgetrokken om de truckers de parkings te laten ontdekken. Maar het komt me voor dat u tussen de regels door toch erkent dat er een probleem is. U sprak ook van een studie, als basis voor een nieuw

strategisch netplan voor de autosnelwegen waarin ook de impact van de betaal- en andere parkings wordt geïntegreerd. Voorts wordt gewerkt aan betere informatie over de beschikbare plaatsen, eventueel met een app en infoborden. Tot slot ziet u het als de opdracht van de politie om foutparkeerders te beboeten.

Al in 2013 stelde toenmalig minister van Mobiliteit Crevits vast dat de betaalparkings op onze wegen niet echt een succes zijn. Ze stond open voor een evaluatie van de sector. Ik ben blij dat ook u als huidige minister het beleid durft bij te stellen. Maar misschien moeten we verder durven gaan en kijken naar het aanbod van het totale aantal parkeerplaatsen? Ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Hoe zult u het aanbod van betaalparkings langs autosnelwegen evalueren en eventueel bijsturen? Welke bijkomende initiatieven zult u nemen om het gebruik van betaalparkings te stimuleren?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Voorzitter, collega's, wat de evaluatie van de bewaakte parkings betreft, kan ik meegeven dat de bezettingsgraad driemaandelijks wordt geëvalueerd. Waar nodig wordt in bijstellingen voorzien. Een recent voorbeeld daarvan is de uitbreiding van de gratis parkeertijd in Wetteren, van één kwartier naar één uur. Voorts kunnen de vrachtwagenbestuurders gratis gebruikmaken van het sanitair en krijgen ze in de meeste bewaakte parkings een korting op hun verbruik in het restaurant. De investerings- en operationele kosten van deze parkings zijn hoog, waardoor de marge voor bijkomende initiatieven enigszins beperkt is. Na vijf jaar zal de bezettingsgraad van de bewaakte parkings worden geëvalueerd, in samenspraak met de concessiehouder. Indien de bezettingsgraad na vijf opeenvolgende jaren onder de gestelde norm blijft, is voorzien in de mogelijkheid voor de concessiehouder om af te zien van het verdere beheer van de beveiligde parking. Dat is zo contractueel bepaald. De parking wordt dan niet langer gekoppeld aan een toegangsprijs en aan de opgelegde voorwaarden. Het eerste vijfjaarlijkse evaluatiemoment zal plaatsvinden in oktober 2018.

Het aanbod van bewaakte parkings is gecreëerd op vraag van de transportsector zelf. De huidige bezettingsgraad is momenteel echter zeer laag. Dat is een publiek geheim. Het is soms gissen naar de oorzaken, al denk ik er een aantal te kennen. Deze parkings hebben een beperkt maar vast cliënteel dat binnen hun vervoerscontract of voor verzekeringsdoeleinden moet gebruikmaken van een beter beveiligde parking. Er wordt een bijdrage van 1,2 euro per uur gevraagd, met een maximum van 15 euro per etmaal. Ik merk echter dat de algemene bereidheid om te betalen voor deze dienst klein is, en dus zal op termijn moeten worden bekeken in welke mate het economisch model van de betaalparkings werkbaar blijft. Men zegt dat binnenlandse vrachtwagenchauffeurs er amper gebruik van maken en in de eigen woning gaan overnachten. Buitenlandse chauffeurs krijgen in het buitenland wel een dagvergoeding, maar ze beschouwen die vergoeding als een onderdeel van het loon.

Anderzijds schijnt die beleefde 'onveiligheid' die financiële bijdrage toch niet waard te zijn. Dat is de inschatting die we kunnen maken. Maar goed, dat zijn misschien overhaaste en voorbarige conclusies. Ik geef het gewoon mee als inschattingen die ik van de sector zelf krijg.

Het is belangrijk om de resultaten van de twee recent geopende parkings, en ook de bezetting van de bewaakte parking in Kalken die dit jaar opent, af te wachten vooraleer we eventuele veranderingen doorvoeren. Het is ook van belang dat de bekendheid van die parkings eerst toeneemt, vooraleer die effectieve bezettingsgraad duidelijk kan worden geëvalueerd.

Wat het efficiënt gebruik van de parkings betreft, hebben we recent een project aangevend bij de Europese Commissie in het kader van de Connecting Europe

Facilities (CEF). We hebben daarop een positief antwoord gekregen. Dat project bestaat erin om ervoor te zorgen dat de bezetting van de parkings op voorhand wordt gecommuniceerd en dat men in het kader van intelligente transportsystemen de werkelijke bezetting van die vrachtwagenparkings in kaart brengt en publiceert als een soort open data. Daardoor kunnen vrachtwagenchauffeurs via hun navigatiesysteem de bezetting van de parkings in realtime volgen. Het staat misschien wat los van de problematiek van de betalende parkings, maar er is heel wat vraag naar, aangezien heel wat parkings op bepaalde piekmomenten overvol zijn. Daarom is het idee opgevat om er zo voor te zorgen dat vrachtwagens niet nodeloos op zoek gaan naar vrije parkeerplaatsen daar waar er geen zijn en dat ze hun route kunnen plannen in functie van parkings even verderop. Laten we wel wezen: door de dichtheid van ons netwerk zijn de parkings, zeker in vergelijking met het buitenland, vrij kort opeenvolgend. Daarover moeten we ons dus absoluut niet schamen.

Het dossier en proefproject dat we hebben ingediend, is heel concreet. Het wordt voor 50 procent gesubsidieerd met middelen van Europa.

Als onderdeel van die studie zal het eventuele tekort aan parkeerplaatsen ook in kaart kunnen worden gebracht. Los van een en ander kan ik zeggen dat we voor de komende jaren, 2016-2017, ook nog een kleine tweehonderd – iets minder dan tweehonderd – extra parkeerplaatsen plannen. Het zou tussen 175 en 200 liggen. Enerzijds zorgen we voor een inbreiding – de creatie van meer parkeerplaatsen op de bestaande – en anderzijds ook nog voor 73 bijkomende plaatsen. In totaal zitten we dan aan 175 tot 200 extra parkeerplaatsen voor vrachtwagens.

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Martine Fournier (CD&V): Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben zelf voorstander van betalende parkings. Ik heb vroeger zelf vergaderingen bijgewoond met de transportsector en de verzekeringsmaatschappijen. De verzekeringsmaatschappijen zeiden dat er een verplichting zou worden opgelegd om enkel te verzekeren als de vrachtwagen op een betalende parking staat. Die verplichting is echter nog niet fundamenteel doorgevoerd en geldt enkel bij bepaalde sectoren. Ik vrees dat, zolang die verplichting van die verzekeringsmaatschappijen er niet is, er nog altijd zal worden geparkeerd op niet-betalende parkings.

De vraag is ook of u van plan bent om alle parkings betalend te maken. Ik weet wel dat ze kunnen afrijden van de autosnelweg. In Menen, niet ver van de autostrade, is er een groot industriegebied waar men kan parkeren. Als alle parkings langs de autosnelwegen betalend worden gemaakt, zal de belasting op andere industriegebieden of andere parkings groter zijn. Bent u van plan om al die parkings langs de autostrade betalend te maken?

Ik heb nog een vraag in verband met het project van de Europese Commissie. Voor alle duidelijkheid: zal men zowel voor de niet-betalende als voor de betalende parkings kunnen nagaan wat de bezettingsgraad is? Is dat enkel voor de betalende parkings of voor alle beschikbare parkings langs de autostrade?

De voorzitter: Minister Weyts heeft het woord.

Minister Ben Weyts: Het geldt voor beide. Daarom zei ik dat het wat los staat van de problematiek van de betalende parkings. Het systeem leidt ertoe dat, wanneer men vaststelt dat bepaalde niet-betalende parkings overvol zitten, men automatisch door de planning meer zal overwegen om door te rijden naar een betalende parking. Daarom wilde ik dat ook meegeven in dit kader.

Martine Fournier (CD&V): Verder zei ik nog dat, zolang verzekeringsmaatschappijen geen echte verplichting opleggen om op betalende parkings te staan, het moeilijk zal zijn om het af te dwingen.

Minister Ben Weyts: Ik zal eerlijk zijn. Ik heb gezegd dat we de zaken eerst verder moeten evalueren in hun totaliteit, zeker nu we nieuwe betalende parkings hebben ingevoerd.

Om aan de andere kant alle parkings in Vlaanderen verplicht betalend te maken, lijkt mij zeker gegeven de huidige omstandigheden voor de transportsector echter geen evidentie. Dat perspectief zal ik hier en nu dus niet in het vooruitzicht stellen.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.