

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



Zitting 2007-2008

8 juli 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de nieuwe vertraging inzake de uitdieping van de Schelde op Nederlands grondgebied

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het uitstel inzake de uitdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied

Met redenen omklede motie

1
4

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de algemene visie op het havenbeleid naar aanleiding van de uitbreidingsplannen in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge

5

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de IJzeren Rijn en de Westerschelde na het nieuwe Benelux-verdrag

9

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het project Intelligente Snelheidsinformatie in schoolomgevingen

10

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het toenemende sluipverkeer als gevolg van het gebruik van gps-toestellen

12

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de nood aan extra inspanningen om het carpoolen te stimuleren

14

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het veiligheidsplan van De Lijn en de samenwerking met de NMBS voor camerabewaking in busstations

17

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Interpellatie van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de nieuwe vertraging inzake de uitdieping van de Schelde op Nederlands grondgebied

Interpellatie van de heer Jan Peumans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over het uitstel inzake de uitdieping van de Westerschelde op Nederlands grondgebied

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, collega's, zoals daarnet voor de aanvang van de officiële zitting al is aangegeven, komt deze interpellatie ofwel te vroeg ofwel te laat. Ze komt te laat omdat we op 13 juni hebben ingespeeld op de politieke actualiteit. Toen bereikte ons de dramatische berichtgeving uit Nederland met betrekking tot dit dossier. Door de werkzaamheden van deze commissie hebben we pas een maand later de gelegenheid om hierover te debatteren. Ondertussen hebben er zich in Nederland een aantal ontwikkelingen voorgedaan. De interpellatie komt ook te vroeg omdat we uitgerekend vandaag, om 18 uur, mogen meemaken dat de Eerste Kamer zich ook uitspreekt over de fameuze Scheldeverdragen. Dat is natuurlijk het goede nieuws. Het zou het slechte nieuws van een maand geleden kunnen tenietdoen.

Een maand geleden bereikten ons dus de berichten dat de Eerste Kamer niet geneigd was om snel over deze verdragen te stemmen. Er zou bijkomend onderzoek nodig zijn. U weet waar het probleem zit. De Nederlanders hebben het moeilijk en blijven het moeilijk hebben – dat is vanuit hun optiek ook te begrijpen – met gedwongen ontpolderingen. Trouwens, op de agenda van de Eerste Kamer van vanavond staan niet alleen de stemming over de Scheldeverdragen, maar ook twee moties die daarop betrekking hebben: de moties-Schouw (D66) en -Hofstra (VVD). Beide moties willen tegemoetkomen aan de bekommernissen met betrekking tot de gedwongen ontpolderingen. We zullen zien wat we zullen zien vanavond, maar ik hoop dat de Vlaamse Regering in elk geval een plan B klaar heeft, mocht het scenario negatief uitvallen. Het is naar dat plan B dat we op 13 juni reeds peilden en waar we vandaag nog eens willen naar peilen.

De minister-president had zelf al een aanzet gegeven. Hij is een beetje stout uit de hoek willen komen, kort na

de bekendmaking dat de Nederlanders niet meewilden. Hij zei: "Als jullie niet meewillen, zou het wel eens kunnen dat ik het Benelux-verdrag niet onderteken." Dat is natuurlijk typisch CD&V: veel dreigen en dan uiteindelijk niets doen. U hebt het verdrag braafjes getekend. Maar mogelijkwijze heeft uw stoute uitspraak toch enige invloed gehad op de Eerste Kamer want vanavond gaan ze stemmen.

We moeten wel weten hoe het verder moet als er vanavond niet of genuanceerd wordt gestemd en een motie wordt aangenomen die vasthoudt aan de eerder ingenomen stelling van de Eerste Kamer dat gedwongen ontpolderingen uit den boze zijn. Dan zitten we natuurlijk met een probleem. In dat geval kunnen we twee dingen doen. Ofwel kunnen we opnieuw heel stout worden en onze relaties met Nederland in het algemeen eens onder de loep nemen. Ik vind dat de Nederlanders in dezen geen echte trouwe onderhandelaars zijn. We hebben al hun eisen ingewilligd, met betrekking tot het tracé voor de hogesnelheidslijn, de ontkoppeling van de loodsgelden enzovoort. We hebben telkens toegegeven, maar weinig teruggekregen in ruil. Men zou eens de hele Vlaams-Nederlandse verhoudingen kunnen onderzoeken en op een andere leest schoeien. Ofwel kunnen we pragmatisch zijn. Als het bij de Nederlanders zo gevoelig ligt om over te gaan tot gedwongen ontpolderingen, is het dan voor ons niet mogelijk om te onderzoeken om aan die Nederlandse bekommernis een eindje tegemoet te komen? We zouden het natuurlijkeheidsprincipe even kunnen loskoppelen van het verdiepingsdossiers. Het verdiepingsdossier is voor Vlaanderen erg belangrijk. Voor mij is het natuurlijkeheidsdossier dat iets minder. Het wordt op Linkeroever ook door landbouworganisaties zeer zwaar gecontesteerd. Mijnheer de minister-president, is dat een realistische optie of niet?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, deze interpellatie is ingediend op 13 juni. Door de buitenlandse zending van deze commissie naar de Verenigde Staten kon deze interpellatie pas vandaag geagendeerd worden.

Mijnheer de minister-president, u was nog minister van Openbare Werken toen we de bespreking hebben gehouden over de verdieping van de Westerschelde. Wie met Nederlanders gaat onderhandelen, moet in eerste instantie zijn zakken dicht houden. Ze begrijpen de kunst om van niets toch iets te maken. Ik weet dat u een zeer goede verhouding hebt met minister-president Balkenende. U kent de hele voorgeschiedenis. Het dossier van de verdieping van de Westerschelde kwam

een laatste keer ter sprake in dit parlement tijdens de plenaire vergadering van 5 december 2007. U zei toen: “Aangezien het dossier tijdens de volgende uren en dagen wordt geconcretiseerd, zal ik aan het parlement tekst en uitleg geven op het moment dat het gefinaliseerd is. Nederland heeft verscheidene voorstellen gedaan of mogelijkheden naar voren gebracht. Ik ga ervan uit dat we er, samen met de Nederlandse collega’s, met respect voor de verdragen, met respect voor de evenwichten, in slagen dat de overeenkomst zo snel mogelijk wordt geratificeerd en uitgevoerd.”

Er is dan een hele briefwisseling ontstaan. Nederlanders zijn daar erg goed in. Ik citeer uit een brief van 6 mei 2008 van de commissie voor Verkeer en Waterstaat: “De vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat heeft in haar vergadering van dinsdag 22 april gesproken over de nader procedure inzake de Scheldeverdragen en op basis van de memorie van antwoord de dato 15 april. De commissie heeft het eindverslag uitgebracht teneinde de wetsvoorstellen plenair te behandelen op dinsdag 17 juni.”

Dan is er een briefwisseling ontstaan tussen de Nederlandse minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, mevrouw Verburg, en de commissie. Het is een heel merkwaardige wending in het dossier dat minister Verburg op 10 juni zegt: “Er zijn twee redenen waarom ik de taakopdracht van de commissie” – en dan bedoelt ze de commissie-Nijpels – “niet kan verruimen naar de gehele zuidwestelijke delta. De eerste reden is de verplichting die Nederland heeft op grond van de habitatrichtlijn ten aanzien van het Westerscheldegebied. De tweede reden ligt in de verplichtingen die de Nederlandse regering op grond van het verdrag is aangegaan vanwege de achteruitgang van het estuarium als natuurlijk systeem. Een en ander overziend, is verruiming van de taakopdracht niet aan de orde.”

Ik verwijs ook nog graag eens naar de bespreking die we indertijd hebben gehad, en waarbij gezegd werd dat eigenlijk alle onderdelen van het verdrag zouden worden uitgevoerd ofwel niets.

Het verhaal gaat uiteindelijk verder. Ik denk niet dat ik alles moet voorlezen, maar alle elementen in Nederland gaven aanleiding tot diverse pessimistische berichten in de Vlaamse media. Op 17 juni gaat nogmaals een brief van de commissie van de Eerste Kamer naar de minister, met weer dezelfde vragen. Op 19 juni antwoordt de Nederlandse minister dat ze niet kan ingaan op de wensen van de commissie. Uiteindelijk komt er weer een repliek van de commissie, waarbij men zegt dat de plenaire behandeling en stemming volgt op 1 juli.

Ik heb inmiddels begrepen, op basis van de agenda van de Eerste Kamer, dat er eventueel vanavond, als het niet te laat wordt, over gestemd zou worden, want – en dan sluit ik af, mijnheer de voorzitter, want ik denk dat alle

elementen bekend zijn – via een interpretatieve verklaring heeft de minister inmiddels wel van de Vlaamse minister-president de ruimte gekregen om tot 2010 met alternatieven te komen. De Nederlandse minister zegt: “Als de commissie-Nijpels een of meer alternatieven aandraagt, zal daarover weer met de Vlaamse Regering onderhandeld moeten worden.”

D66-parlementslid Schouw zegt dat België er beter aan doet om de haven van Zeebrugge verder te ontwikkelen. We kunnen niet doorgaan met het uitdiepen van de Schelde. Schouw vond ook dat de regering initiatieven moest nemen om de havens van Amsterdam, Rotterdam, Antwerpen en Zeebrugge meer met elkaar te laten samenwerken. Met steun van de fracties van SP, GroenLinks en OSF diende Schouw een motie in, waarin van de regering wordt gevraagd om een samenwerking met Vlaanderen over de Noordzeehavens, het grensoverschrijdend verkeer, de stijging van de zeespiegel in relatie tot de kustbescherming en de inrichting van kustgebieden en delta’s een integrale visie te ontwikkelen.

Mijnheer Penris, er is zelfs door PvdA-senator Meindertsma een motie ingediend. Die gaat over een heel ander onderwerp, maar heeft eigenlijk toch met het hele verhaal te maken. Zij kreeg steun van alle fracties voor een motie waarin de regering wordt gevraagd te komen tot een grensoverschrijdend rampenplan voor het hele Westerscheldegebied, voordat de verdieping van het Nederlandse deel van de Westerschelde voltooid is. Dat is toch ook een heel duidelijk signaal.

Mijnheer de minister-president, uiteraard bent u op de hoogte. Mijn vraag was of u hiervan op de hoogte was, maar natuurlijk was u daarvan op de hoogte.

Wat zijn hier de concrete gevolgen van, zowel naar timing als naar concept? Tenzij dat natuurlijk door de feiten vanavond achterhaald wordt. Zult u hiervoor contact opnemen met uw Nederlandse collega? Heeft het uitstellen van dit deel van het verdrag gevolgen voor de andere delen, die bijvoorbeeld gunstiger zijn voor Nederland, en kunnen die als onderhandelingsmarge worden gebruikt?

Er zijn ook problemen met de Belgische eigenaar van de Nederlandse Hedwigepolder, u welbekend. Op welke manier zal dat worden opgelost? Het is niet omdat men veel geld en veel eigendommen heeft dat men zich niet moet neerleggen bij wat de overheid beslist.

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega’s, ik denk dat de heer Penris het heeft gezegd: de vraag komt enerzijds te laat en anderzijds te

vroeg. Maar ik ga ervan uit dat donderdag nog actuele vragen gesteld kunnen worden. Ofwel krijg ik, hoop ik, felicitaties, samen met zo vele anderen, ofwel zitten we natuurlijk in plan B.

Ik ga ervan uit, mijnheer Peumans, aangezien u nauwgezet opvolgt wat er allemaal in Nederland gebeurt en de brieven die daar worden geschreven van zeer nabij volgt, u ook hebt vastgesteld dat er verschrikkelijk veel inspanningen zijn gebeurd.

Mijnheer Penris, u verwijst naar een heel belangrijke politieke partij in Vlaanderen, waarvan ik lid ben, nog altijd. We hebben getracht om alle druk uit te oefenen om het dossier op een positieve wijze te laten landen. U verwijst terecht naar het Benelux-verdrag, waarbij ik heb gesteld dat, als men in de Eerste Kamer, sine die, de goedkeuring van de verdragen zeker naar het najaar verplaatst, het niet vanzelfsprekend is om het Benelux-verdrag te ondertekenen. Dat heeft effect gehad, want men heeft direct de nodige contacten gelegd.

Minister Verburg heeft, op de brief met de vraag van de voorzitter van de Eerste Kamer, vrij snel een antwoord gegeven. Het is in Den Haag zelf dat ik de garantie heb gekregen dat die brieven verstuurd werden en in die richting geformuleerd worden. Dat heeft me ertoe gebracht om het Benelux-verdrag toch te tekenen, omdat vandaag, 8 juli, de Eerste Kamer tot een gunstig besluit zou komen.

Ik denk dat ik geen enkele inspanning over het hoofd heb gezien die ik zou kunnen doen om dat tot een goed einde te brengen. Maar goed, misschien zijn er naderhand nog zaken waarvan u me kunt vragen waarom ik ze niet heb gedaan. Ik denk echter dat ik alles wat toelaatbaar is in deze zaak ook heb gedaan, samen met mijn collega's.

De heren Penris en Peumans weten zeer goed dat die vier Scheldeverdragen niet alleen een lange voorgeschiedenis hebben, maar ook dat ze ook zeer zorgvuldig zijn opgebouwd. Voor de eerste maal in de geschiedenis gaat het niet alleen over de verdieping, maar ook over de veiligheid en de natuurlijkheid. Ter zake zijn alle betrokken actoren geconsulteerd. Hun mening is mee in overweging genomen bij het opstellen van die Lange-termijnvisie Schelde-estuarium.

De drie pijlers waarop die vier verdragen steunen, houden elkaar in evenwicht. We hebben het daar al over gehad. De dynamiek en de timing zijn ook in de afspraken en de verdragen opgenomen. We moeten er zeer zorgvuldig over waken geen pyrrusoverwinning te behalen, waarbij de verdragen zijn goedgekeurd of een andere formule werd geselecteerd, maar er sprake is van juridische procedures. In Nederland moet er na de goedkeuring van de Scheldeverdragen immers een tracébesluit komen. Op basis van dat besluit kunnen we beginnen te baggeren.

We moeten datgene waarover we het eens zijn, echter zeer zorgvuldig bewaken. Onze goede Nederlandse bureaus zullen straks de nodige beslissingen nemen.

Mijnheer de voorzitter, ik stel voor dat ik me nu niet uitspreek over een plan B en dergelijke. De heer Penris heeft een aantal suggesties gedaan, waarvan akte. Donderdag kunnen we daarover de nodige discussies hebben in het Vlaams Parlement, al naargelang de beslissing van de Eerste Kamer. Mijn antwoord is waarschijnlijk te kort en onvolledig, maar gezien de stand van zaken lijkt het me het meest wijze antwoord dat ik kan geven.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik had niets anders verwacht, hoewel ik had gehoopt dat ik al eens in uw kaarten had mogen kijken. Dat is echter niet het geval. Daar heb ik overigens wel begrip voor.

Mijnheer de voorzitter, om het debat evenwel gaande te houden, kondig ik een met redenen omklede motie aan. Als ik die motie voor 5 uur morgen indien, staat ze donderdag op de agenda. Dat zou dan meteen de gedroomde gelegenheid kunnen vormen om het debat voort te zetten.

Mijnheer de minister-president, ondertussen blijf ik met één vraag zitten. U had aangekondigd dat er in juni over de Nederlandse grens zou kunnen worden gebaggerd, dus dat de Nederlandse drempels zouden kunnen worden weggebaggerd. Dat is nu nog altijd niet het geval. We staan minstens een maand achter op het schema. Als in het beste geval vanavond de Scheldeverdragen zonder voorbehoud worden goedgekeurd, op welke termijn kunnen dan de baggerwerken worden voortgezet? Wat gebeurt er ondertussen met de baggervloot die ter beschikking staat? Ik vermoed immers dat die nu toch enigszins werkloos is.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. Ik blijf met één vraag zitten. Ik citeer uit een persbericht van de Eerste Kamer, die al dan niet vreugdebulletins uitzendt. Het bericht is getiteld 'Senaat heeft moeite met Scheldeverdragen'. Ik citeer: "Een verzoek van meerdere senatoren aan de minister om op voorhand uit te spreken dat in elk geval de Hedwigepolder zal blijven, legde mevrouw Verburg naast zich neer." Daar kan ze inderdaad geen antwoord op geven. Ik vervolg: "Zij betoogde gebonden te zijn aan de verdragstekst, maar middels een interpretatieve verklaring heeft ze inmiddels wel van de Vlaamse minister-president de ruimte gekregen om tot 2010 met alternatieven te komen. Als de commissie-Nijpels een of meer alternatieven aandraagt, zal daarover weer met de

Vlaamse Regering onderhandeld moeten worden.” Dat is een heel duidelijke uitspraak die de minister blijkbaar heeft gedaan in de Eerste Kamer. Dat laat dus wel openingen. Er zouden wel alternatieven mogelijk zijn voor het ontpolderen van die Hedwigepolder.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer Penris, u weet dat er in totaal negen drempels in de Schelde zijn die moeten worden uitgebaggerd tot 13,10 meter tijongebonden, namelijk twee op Vlaams grondgebied en zeven op Nederlands grondgebied. De twee drempels in Vlaanderen vormen geen probleem. Er blijven er dus nog zeven over. Gelukkig voor die baggerbedrijven is er werk genoeg. Ze zitten dus niet te wachten tot ze groen licht krijgen voor die zeven drempels op Nederlands grondgebied. Ik ga er wel van uit dat, als de verdragen vandaag worden goedgekeurd, de baggerwerken op Nederlands grondgebied op 20 december van dit jaar van start kunnen gaan. Dat is enigszins symbolisch. Dan zou Nederland na de goedkeuring van de vier verdragen wel zeer gezwind te werk moeten gaan bij het verlenen van dat tracébesluit. De procedure ter zake zou zo kort mogelijk moeten worden gehouden. Dan is het mogelijk dat dit nog net voor het jaareinde van start gaat. Het zou mooi zijn, mochten de werken op 20 december kunnen beginnen. Dat valt dan samen met het begin van de baggerwerken op Vlaams grondgebied, weliswaar met een jaar verschil.

Mijnheer Peumans, in het verdrag staat dat de compensaties qua natuurlijkheid moeten worden gerealiseerd voor 2010, maar dat men er wel mee moet beginnen. De eerste vraag is wie er moet beginnen. Er staat niet in dat zowel Nederland als Vlaanderen moet beginnen. Wij zijn begonnen. Dat is volledig in overeenstemming met de afspraak gebeurd. Men heeft tot 2010 de tijd om dat af te ronden.

Ik heb de tekst hier bij me: “De verruiming van de vaargeul van de Schelde, zowel op Vlaams als Nederlands grondgebied waarvan de uitvoering dient gestart te worden voor het einde van 2007.” Wij zijn gestart, die 20 december is wel correct, maar we moeten nu verder kunnen werken. “De grensoverschrijdende natuurprojecten zoals de uitbreiding van het Zwin en de ontpoldering van de Hertogin Hedwigepolder en het noordelijke gedeelte van Prosperpolder als intergetijdengebied, te starten voor eind 2007.” Daar zijn we ook mee gestart. Het is dus twee keer dat wij zijn gestart. “De ontwikkeling van minimaal 600 hectare natuur in Nederland, te starten voor 2010. De ontwikkeling van 1100 hectare estuariene natuur of ‘wetlands’ in Vlaanderen, te starten voor 2010.” Er moet dus gestart worden wat de Hedwigepolder enzovoort betreft eind 2007. Wij zijn daarmee gestart en dat is correct. Er staat niet in dat Nederland ook moet starten. Er staat alleen dat Nederland minimaal 600 hectare natuur moet ontwikkelen, te starten voor 2010, en 1100 estuariene wetlands te starten voor 2010. Dat is de interpretatie. Het is eigenlijk geen interpretatie, ik lees gewoon wat er staat. Het is een gezonde lectuur van

wat er is afgesproken. Nederland heeft tot 2010 de tijd om te starten. Waar voor eind 2007 moest worden gestart, is gebeurd – de goede leerling van de klas in Vlaanderen. Ik ga ervan uit dat Nederland ook de start voor 2010 honoreert.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik citeer uit het verslag van de Nederlandse Eerste Kamer: “CDA-senator Janse de Jonge betoogde dat in de verdragen in grote lijnen een balans is gevonden tussen drie doelstellingen: het vergroten van de bereikbaarheid van de Antwerpse haven, het bevorderen van de veiligheid zowel op het water als door het water en het herstel van de natuur, slikken en schorren. De CDA-senator vroeg waarom in het verdrag zo concreet is opgeschreven dat de Hertogin Hedwigepolder wordt teruggegeven aan de natuur. Hij liet er geen twijfel over bestaan dat ook de CDA-fractie tegen ontpolderen is.” Het gaat erover dat blijkbaar door de interpretatie van het verdrag het over andere dingen kan gaan dan de Hedwigepolder, dat heb ik uit het antwoord begrepen.

Minister-president Kris Peeters: Nogmaals, ik sta niet in voor uitspraken van parlementsleden in Nederland, zelfs niet in Vlaanderen. Ik heb u voorgelezen. Als ik u goed heb beluisterd, hebt u voorgelezen dat minister Verburg heeft onderstreept dat wanneer men voor de Hedwigepolder iets anders zou weerhouden dan wat ik heb voorgelezen, men moet heronderhandelen met Vlaanderen. Ik zeg alleen maar dat de interpretatie die ik heb gegeven, deze is die ik zojuist heb voorgelezen en gesitueerd.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister-president, aanknopend bij dit laatste element, wil ik vragen om niet al te gestreng te zijn. De Nederlanders zijn vindigrijk en ze zijn nieuw ‘oerland’ aan het creëren op het schiereiland Schouwen. Ze hebben veel verbeelding. Ze zijn van mening dat het Europees natuurcompensatiegebied zou kunnen worden. Mocht dat een oplossing zijn, en u hebt hier blijkbaar deels mee de hand in, dan zou ik wat dit betreft de genialiteit van de Nederlanders niet te veel in de weg leggen.

Met redenen omklede motie

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

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Fientje Moerman tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de algemene visie op het havenbeleid naar aanleiding van de uitbreidingsplannen in de havens van Antwerpen, Gent en Zeebrugge

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, ik heb een algemene vraag. De jongste paar weken hebben we in deze commissie een aantal evenementen gehad waarbij grote toekomstige, al dan niet vastgelegde investeringen in Vlaamse havens werden besproken. We hebben een hoorzitting gewijd aan het Saeftinghedok. We hebben een hoorzitting, die was afgedwongen door een actiegroep, gehad over de mogelijke verbreding van het Schipdonkkanaal. Waar nog geen hoorzitting aan is gewijd maar wat ook in het regeerakkoord terug te vinden is, is de bouw van een tweede zeesluis in Terneuzen. Dat zijn allemaal projecten die diepgaande en grote overheidsinvesteringen vereisen, zelfs indien er voor sommige ook uit andere bronnen een financiering aan te pas komt.

Nu zien we de voorbije weken hier en daar kritische stemmen opgaan over de manier waarop in het verleden over dergelijke overheidsinvesteringen is beslist. Ik citeer een persoon, wiens hart niet bij de logistiek ligt maar hij is toch de hoofdeconoom van Petercam, dus dom kan hij alvast niet zijn, namelijk de heer Noels. Hij zegt: "Er is weinig of geen transparantie over het beslissingsproces. Alternatieven worden niet echt onderzocht. De kostprijs wordt initieel 'fel onderschat' om een positieve beslissing makkelijker te maken en prestige is belangrijker dan rationaliteit."

Door verschillende andere kritische stemmen worden ook kanttekeningen gezet. Ze zeggen dat hoeveel je in de Vlaamse havens stopt, een belangrijke vraag is, maar wat je met dat geld doet, zo mogelijk nog een belangrijkere vraag is. Men stelt zich steeds vaker vragen over de rationaliteit van de bouw van steeds grotere ontvangstinfrastucturen op het land voor steeds grotere containerschepen. Men vraagt zich af of men wel voldoende andere mogelijkheden afweegt. Ik neem geen stelling in voor de ene of de andere positie, maar ik denk wel dat we ons moeten durven afvragen hoe we in de komende maanden en jaren, die grote brokken overheidsgeld voor de Vlaamse havens, toewijzen, hoe transparant we het besluitvormingsproces maken en of we inderdaad de moeite zullen doen om de toegevoegde waarde voor Vlaanderen op een rationele manier af te wegen.

Mijnheer de minister-president en minister bevoegd voor Havens, gaan we in tegenstelling tot wat we te

weinig hebben gedaan in het verleden, een algemene visie ontwikkelen op het havenbeleid in Vlaanderen? In het verleden hebben de havens daar niet echt aan meegeholpen. Ze hebben meer tegen elkaar dan tegen de anderen gevochten. Maar langzaam groeit het bewustzijn dat ze een andere weg moeten opgaan. Gaan we dat vertalen in de beheerstructuren? Die dateren toch van enige tijd geleden. In welke mate hebben we voldoende infrastructuur en verkeersproblemen die mogelijke uitbreidingen meebrengen, in kaart gebracht? Hebben we daar oplossingen voor?

We moeten lessen trekken uit het verleden. Deze meer algemene vraag is de moeite waard. Uiteindelijk gaat het om honderden, en als de werken gedaan zijn misschien wel duizenden miljoenen euro's. De Vlaamse belastingbetaler heeft recht op transparantie en speelbaarheid in dit proces.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer de minister-president, ik wil u feliciteren met de havendag van afgelopen zaterdag 5 juli. Er zijn nogal wat mensen op afgekomen. U hebt daarmee het belang van de havens onderstreept. Met mijn tussenkomst wil ik me principieel aansluiten bij de vraag om uitleg van mevrouw Moerman. De vraag is heel kort maar van ontzettend groot belang en ik kijk uit naar het antwoord, ook met het oog op het debat dat we in deze commissie zullen hebben over de toekomstvisie voor de havens.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik wil me hier ook bij aansluiten, zij het iets genuanceerder. Ik ben zeker geen tegenstander van het ontwikkelen van een Vlaamse havenvisie. Die bestaat al voor een stuk en krijgt concreet gestalte in allerlei werkgroepen en documenten die van die werkgroepen uitgaan. Ik wil toch waarschuwen dat we moeten waken over de vrije concurrentie als een van de essentiële elementen van de vrije markt. Ik hoop dat we geen tegenstanders van het vrijemarktprincipe worden.

Mevrouw Moerman, uw tussenkomst was visionair omdat ze de uitspraken van de minister-president is voorafgegaan. Uitspraken die hij enkele dagen na het indienen van uw vraag om uitleg heeft gedaan over de financiering van grote havenprojecten. Hij heeft naar aanleiding van het dossier van de tweede zeesluis voor de Antwerpse linkeroever laten verstaan dat hij overweegt, en al bezig is, met het plaatselijke havenbedrijf te onderhandelen over een medefinanciering. Hij sluit niet uit dat ook de andere havens hun steentje zullen moeten bijdragen tot de financiering van de door hen gewenste grote infrastructuurwerken.

Dat is een nieuwe piste die niet van belang ontbloomt is. De Vlaamse Regering geeft hiermee aan dat ze niet

meer over voldoende financiële middelen beschikt om te doen wat ze vroeger altijd zelf heeft gedaan, het financieren van de grote infrastructuurwerken van de Vlaamse havens. Ze stuurt erop aan om minstens op een onderhandelde manier de havenbedrijven zelf te laten meebetalen. Daarmee zijn we volledig afhankelijk geworden van de goodwill van de betrokken havenbesturen, want het Havendecreet, zoals het nu in voege is, spreekt daar niet over en legt de regering nog steeds de taak op om grote infrastructuurwerken, zoals sluizen, zelf te financieren.

Ik heb al begrepen dat hoewel Antwerpen welwillend is, de havenbesturen van Zeebrugge en Gent in deze logica niet willen meestappen. Ik heb daar alle begrip voor. Ik vrees dat als die twee havens daar niet in meestappen, ook het Antwerpse havenbedrijf niet geneigd zal zijn om veel toe te geven. Alle havens moeten op een gelijke manier worden behandeld.

Mijnheer de minister-president, u hebt uitspraken gedaan over de financiering van grote infrastructuurwerken, die niet conform zijn met wat het Havendecreet nu vooropstelt. Hoe gaat u die uitspraken hard maken? Gaat u het Havendecreet herschrijven of gaat u de havenbedrijven zover krijgen dat ze op vrijwillige basis centen in het zakje zullen storten?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, collega's, het initiatief van afgelopen zaterdag 5 juli was succesvol en dat was in de eerste plaats de verdienste van de organisatoren en de havens zelf. 65.000 bezoekers was boven mijn verwachtingen. Het toont aan dat de Vlaming geïnteresseerd is in zijn of haar haven, niettegenstaande het weer niet ideaal was. Heel wat mensen hebben de gelegenheid gehad om de havens te bezoeken. We gaan nu alles oplijsten want de bedoeling is om dit om de twee jaar te organiseren. Ik wacht op de uitspraken van de verschillende havens over hoe ze die dag hebben ervaren.

We hebben met Flanders Port Area een belangrijke stap gezet om onze vier zeehavens, meer dan in het verleden, te laten samenwerken. Ik denk dat de tijd dat de vier havens vechtend over straat rolden, voorbij is. Ik heb in een ander leven nog meegemaakt dat in de Havencommissie historische figuren als Traen en Delwaide zware discussies voerden om toch maar bepaalde evenwichten te kunnen afdwingen.

Flanders Port Area is meer dan een logo. Het drukt een mentaliteitswijziging uit die nu publiek is gemaakt. Flanders Port Area is geen eindpunt, maar toch een stap in een belangrijke evolutie, die overigens in het buitenland nauwgezet wordt gadegeslagen. Flanders Port Area moet verder worden geconcretiseerd. Ik ga niet in op de code of conduct.

Mevrouw Moerman informeert naar de investeringen. Ik heb op 16 februari 2007 een strategische visienota over Flanders Port Area overgemaakt. Het is een strategisch actieprogramma voor de Vlaamse zeehavens van de Vlaamse Regering. Dat programma is besproken. Ik wil in elk geval een rationeel investeringsbeleid voeren. U verwijst daar terecht naar. Ik zal straks een overzicht geven van alle op stapel staande projecten.

Een: we moeten de juiste keuzes maken. Twee: die keuzes moeten een voldoende groot maatschappelijk draagvlak hebben. Drie: er moet zorgvuldig worden voor gezorgd dat de toegevoegde waarde wordt gemaximaliseerd. We hebben niet de ruimte om niet alles in te zetten op de maximalisatie van de toegevoegde waarde. Op basis van die uitgangspunten is met de havenbedrijven gesproken. We hebben hun gevraagd wat hun prioriteiten der prioriteiten zijn. We kunnen immers niet alles doen. Oostende krijgt 150 miljoen euro; dat is zo in de reguliere begroting opgenomen. Wat de drie andere havens betreft, moeten we nagaan wat in welk tijdsbestek kan worden afgewerkt. Als de overheid partners kan inschakelen – de gebruikers en de havenbedrijven – om alles te versnellen, dan moeten we daarover het debat aangaan. Dat debat is al eerder gevoerd, maar nu is het opnieuw in de media gekomen.

Ik overloop de investeringen die direct met de haven en het vervoer over het water te maken hebben, en heb het niet over de andere dossiers zoals de ontsluiting via het spoor en de IJzeren Rijn.

Wat Antwerpen betreft, is er de tweede sluis Waaslandhaven. Mevrouw Moerman verwijst in dat verband naar een eminent econoom, en vraagt zich af of dat zorgvuldig wordt aangepakt. Voor dat project is een maatschappelijke kosten-batenanalyse opgesteld en afgerond. De project-MER bevindt zich in de eindfase. De goedkeuring van de project-MER hangt nauw samen met die van de plan-MER. We hebben onderzocht of we dat konden loskoppelen, maar dat ging niet wegens het gevaar van procedurefouten. Volgens de huidige planning zal de plan-MER voor het strategisch plan en de afbakeningsGRUP voor de haven van Antwerpen midden september 2008 bij de Dienst Mer worden ingediend. Rekening houdend met de nog af te werken procedures betekent dit dat de werken vermoedelijk – ik ben zeer voorzichtig – zouden kunnen starten in september 2009 en in december 2013 kunnen worden afgerond.

Er is voor dit project een risicoanalyse uitgevoerd. In samenwerking met het studiebureau is een risico-inventarisatielijst opgesteld waarin de grote juridische problemen zijn opgesomd. Het gaat dan vooral om problemen op het vlak van ruimtelijke ordening en leefmilieu. De kostprijs van de tweede sluis is geraamd op 625 miljoen euro. Er wordt met het Antwerpse havenbestuur overlegd om na te gaan hoe we op dat

vlak kunnen samenwerken. Dat overleg is belangrijk, want de Vlaamse Regering moet nog beslissen hoe dat project moet worden gefinancierd.

Het is altijd interessant om na te gaan of er nog andere geïnteresseerden zijn. Ik denk alleen maar aan de btw. Op dit bedrag moet btw worden betaald. Dat is niet het tarief dat de horeca misschien zal krijgen, maar wel 21 procent. Op dergelijk bedrag is dat niet onbelangrijk.

Met betrekking tot een bijkomende terminalcapaciteit op de linkerscheldeoever in de haven van Antwerpen is nog geen concrete timing. In overeenstemming met het regeerakkoord 2004-2009 zal deze legislatuur geen formele beslissing meer worden genomen. Ik heb daar in het verleden al duidelijkheid over gegeven. Pas als de plan-MER- en GRUP-procedure zijn afgewerkt, kan en zal worden gestart met verder concreet voorbereidend studiewerk, zoals technisch en nautisch onderzoek, MKBA, project-MER enzovoort. Om de eventuele aanleg van het Saeftinghedok mogelijk te maken, zullen we nu reeds de nodige ruimtelijke reservaties inschrijven op het voorstel van afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen. Nogmaals, de beslissing om het Saeftinghedok al dan niet aan te leggen, zal niet tijdens deze legislatuur worden genomen. Dit zal onderwerp uitmaken van regeringsonderhandelingen en een regeerakkoord tussen die partijen die geroepen zullen zijn om de volgende Vlaamse Regering te bemannen en te bevrouwen.

Over de tweede sluis kunnen tijdens deze legislatuur nog beslissingen worden genomen. Het gaat om 625 miljoen euro. Met betrekking tot het Saeftinghedok worden alle procedures voortgezet, maar de volgende Vlaamse Regering zal trancheren.

Voor de haven van Zeebrugge som ik de belangrijkste projecten op die de prioriteit der prioriteiten zijn. Ik denk aan het project Seine-Schelde-West. Dat is belangrijk, met het Schipdonkkanaal. Het eindrapport van de haalbaarheidsstudie en de MKBA voor dit project zijn ondertussen afgerond. Er zijn alternatieven bekeken en het zogenaamde alternatief 3 scoort het best. De plan-MER-procedure is opgestart in januari 2008 en is nog lopende. De kostprijs van dit project wordt voorlopig geraamd op 630 miljoen euro.

Voor de haven van Zeebrugge is er eveneens het SHIP (Strategisch Haveninfrastructuurproject), waarin hetzij een snelle sluis, hetzij de realisatie van een tijzone wordt onderzocht. Er is gepland dat het studietraject wordt afgerond midden 2009. De MKBA is reeds afgerond. Ondertussen werd de kennisgeving van het plan-MER ingediend en volledig verklaard op 29 mei 2008. De MER-richtlijnen worden verwacht tegen eind juli 2008. Dat is vrij kort dag. De risicoanalyse werd nog niet opgestart. Aangezien nog niet duidelijk is welke alternatieven ten gronde zullen worden bestudeerd, is het nog niet

zinvol om een risicorapportering op te starten. We kunnen dat pas doen als we definitief hebben getrancheerd welk van de alternatieven het meest aangewezen is. Pas na de conformverklaring van het plan-MER zal de risicoanalyse van het gekozen alternatief worden opgestart. Ook hierover zal tijdens deze legislatuur geen formele beslissing meer worden genomen. De raming bedraagt 700 miljoen euro.

Met betrekking tot de haven van Gent hebben Vlaanderen en Nederland op 11 maart 2005 een Derde Memorandum van Overeenstemming ondertekend met betrekking tot de onderlinge samenwerking ten aanzien van het Schelde-estuarium. In uitvoering van dit memorandum besliste de Technische Scheldec commissie tot de oprichting van de projectgroep 'Verkenning maritieme toegang Kanaal Gent-Temeuzen in het licht van de logistieke potentie'. Die projectgroep KGT2008 onderzoekt momenteel verkennend een brede waaier van concrete oplossingen voor de vastgestelde knelpunten. Eind september 2008 worden de resultaten verwacht. In deze legislatuur zullen Vlaanderen en Nederland overleg voeren over de te nemen vervolgstappen, rekening houdend met de resultaten van het onderzoek en met het eindadvies van het Stakeholders Advies Forum.

Wanneer hopelijk straks de vier Scheldeverdragen zijn goedgekeurd, zullen we ook hier proberen om dit met veel enthousiasme af te ronden met de Nederlanders. De Nederlanders leggen de nadruk op binnenvaart. Voor ons is een zeeluis belangrijk. We willen de zeevaart voldoende toekomst geven. Wanneer de Scheldeverdragen niet zouden worden goedgekeurd – waar ik niet van uitga – dan moeten we daar toch mee voortgaan. Het zou de zaak uiteraard niet vergemakkelijken, integendeel. De haven van Gent rekent hierop. Er is heel veel voorbereidend werk verricht. Ik ga ervan uit dat we dit kunnen finaliseren. De uitvoering zal nog een ander paar mouwen zijn.

Last but not least is er nog Oostende. We hebben een openbarewerkenplan Oostende waarin twee zaken worden benadrukt. Ten eerste is er de beveiliging tegen overstroming. Ten tweede willen we de haven toegankelijk maken voor schepen tot 200 meter. Kostprijs van dit alles: 150 miljoen euro. Daartoe heeft de Vlaamse Regering zich ook geëngageerd. Dit zal verder worden uitgewerkt.

Mijnheer de voorzitter, hiermee heb ik een overzicht gegeven van de verschillende grote projecten. Het gaan om prioriteiten die zijn gekozen en waarnaar heel wat onderzoek is verricht. Er heeft daarover heel wat overleg plaatsgevonden. Mevrouw Moerman, ik ga ervan uit dat de beroemde economist waarnaar u verwijst, zich ervan bewust is dat er al heel wat studiewerk is verricht. Daar moet zorgvuldig mee worden omgesprongen. Het spreekt voor zich dat de juiste keuzes moeten worden gemaakt.

Ik heb een aantal keren bedragen genoemd voor de projecten. Die schommelen tussen 600 en 700 miljoen euro. Als de procedures zijn doorlopen en de juiste keuzes vanuit de verschillende invalshoeken zijn gemaakt, dan moeten we nagaan hoe we deze projecten kunnen financieren. Mijn vraag is hoe andere partners daarin een bijdrage kunnen leveren. Ik heb daar de volgende dagen verdere gesprekken over. De reacties lopen wat uiteen. Level playing field is erg belangrijk in dezen. Een aantal havens zeggen dat het level playing field voldoende ruim moet zijn. Ik heb daar geen enkel probleem mee.

Mijnheer Penris, de financiering is niet onbelangrijk in de uitvoering van deze werken. Ik wil niet de indruk wekken dat ik mijn verantwoordelijkheid niet neem. Er zijn binnen de Vlaamse Regering ook prioriteiten van andere aard. Dat zal voor de volgende Vlaamse Regering niet anders zijn. Er moet telkens sociale en economische afwegingen worden gemaakt. Het budget is niet oneindig. Er moet zorgvuldig mee worden omgesprongen. Vanuit die invalshoek heb ik die oproep gedaan.

De gevoeligheid bij de havens is nog altijd dezelfde. Ze willen niet in een situatie komen waarbij alles vanuit Brussel wordt geregeld, met één groot havenbestuur en een bevoegde minister die alles zou beslissen. Ik heb hun op het hart gedrukt dat dit zeker niet mijn intentie is. Het zou ook niet wijs zijn om die intentie te hebben. Het is erg belangrijk dat we met de vier havens verstandige concurrentie voeren. We zijn er ons van bewust dat de concurrentie voor de vier havens meer in het buitenland zit dan in het binnenland. We moeten de nodige dynamiek blijven garanderen. De concurrentie onder elkaar mag niet volledig verdwijnen, maar ik vind het betreurenswaardig dat ze dingen mislopen omdat ze elkaar niet of onvoldoende begrijpen. Havens als Rotterdam, Le Havre of Hamburg zijn gaan lopen met bepaalde zaken. Mochten we er handiger op hebben ingespeeld, dan zou dat misschien niet zijn gebeurd. Ik spreek nu wel uit het verleden.

We moeten maximale inspanningen doen om dingen naar Vlaanderen te halen. Met de 'code of conduct' en de genomen stappen ben ik ervan overtuigd dat dit steeds meer het geval zal zijn. Dat is positief. Die evolutie mag ook niet te zwaar worden geforceerd. Het heeft te maken met hoe men zich opstelt. We moeten ook niet naïef zijn en denken dat dit plots allemaal op die manier zal gebeuren. Ik reik een aantal tools aan. Om een haven te verkopen in het buitenland, moet die beschikken over cd-roms en dergelijke om Flanders Port Area aan te prijzen. Vlaanderen is een regio van zeehavens. Het is belangrijk om daarmee te beginnen als een haven zich gaat verkopen in het buitenland. Er moet worden geprobeerd om met de collega-havens duidelijke afspraken te maken. Het moet niet de ene week Zeebrugge zijn en de andere week Antwerpen. In China of elders moeten ze zien dat dit een zeer actieve regio is.

Mijnheer de voorzitter, ik noem dit voortschrijdend inzicht. Dat begrip is zelf het voorwerp van voortschrijdend inzicht, heb ik begrepen. We werken zorgvuldig en leren uit de fouten die zijn gemaakt. Het Deurganckdok is daar een goed voorbeeld van. De Vlaamse Regering en het Vlaams Parlement hebben daaruit geleerd. Er moet een goede inschatting zijn van het budget. Bij de start heb ik voor de tweede sluis andere cijfers gekregen dan die 625 miljoen euro. Voor het Deurganckdok had men bij de start ook een ander budget in gedachten. Alles begint met een goede en juiste inschatting. Er kan altijd iets bij komen waarin niet voorzien kon worden. Het is erg belangrijk om te starten met wat het kost, wat de toegevoegde waarde is en hoe groot het maatschappelijk draagvlak is.

De voorzitter: Mevrouw Moerman heeft het woord.

Mevrouw Fientje Moerman: Mijnheer de minister-president, ik dank u voor uw antwoord. U hebt overal netjes een prijskaartje aan gehangen, maar niet voor de tweede zeelsluis in Terneuzen. Misschien is dat gewild omdat we nog met de Nederlanders moeten onderhandelen. Ik laat dat open.

U hebt een zeer volledig overzicht gegeven van alles wat nog in de pijplijn zit en de te verwachten prijskaartjes. Ik wil nog even terugkomen op de kern van mijn vraag. Ik heb soms een beetje de indruk dat iedereen alles wil doen. Mijnheer Penris, u hebt verwezen naar het begrip 'concurrentie'. Dat is tussen de havens een beetje een zaak van het verleden. Ze zijn zich meer bewust van de nood tot samenwerking.

Ik zou het echter spijtig vinden, mocht Flanders Port Area beperkt blijven tot een logo. Dat mag zeker niet zo zijn. Niemand wil centralisme vanuit Brussel, maar we zullen ons vroeg of laat toch eens moeten buigen over onze havenstructuren. Concurrentie is echter niet alleen een technisch woord in het kader van de vrije-markteconomie: het is ook een generiek woord. Gezonde concurrentie in de generieke betekenis van het woord kan, maar als het buitenland naar de Vlaamse havens kijkt, dan ziet het inderdaad slechts één havengebied met diverse dependances, als ik die zo mag noemen. Willen we in de toekomst onze sterkte behouden, dan is het duidelijk dat de havens zichzelf zo moeten beginnen te bekijken. We zullen de nood aan specialisatie toch wel beginnen te voelen. Niet iedereen kan alles doen op dezelfde wijze.

U hebt het kort even gehad over de financiering. Bepaalde partners dringen aan op een gelijk speelveld. Dan gaat het over dezelfde omstandigheden. Over dat concept is de discussie nog lang niet gesloten.

U zegt dat er sprake moet zijn van een constant leerproces. Dat klopt. In onze redenering moeten we daar

steeds plaats voor maken. We moeten ons aanpassen, zeker in een wereld waarin alles steeds sneller gaat. Dat betekent echter ook dat we bij het uitwerken van onze plannen rekening moeten houden met gewijzigde factoren. Als zelfs de G8 tot een akkoord kan komen over de beperking van de CO₂-uitstoot, dan is het duidelijk dat de gestegen energie- en milieukosten in de toekomst een steeds grotere rol zullen spelen. Misschien loop ik te ver vooruit op de zaken, maar misschien zal er in de toekomst opnieuw een plaats zijn voor lokale productie, als men de externe aspecten van internationaal vervoer consequent begint te internaliseren. Ik denk dat alle studies die worden uitgevoerd door onze studiebureaus, in Vlaanderen en elders, daar voortdurend rekening mee moeten houden, vooral als het gaat over projecten op dergelijke lange termijn.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw Moerman, een van de sterke punten van ons Vlaamse havenlandschap was net het Aziatische karakter ervan. Als havens willen samenwerken, moet dat volledig op vrijwillige basis gebeuren. Ik huiver voor jakobijnse experimenten. Ik wil u er trouwens op wijzen dat men in Frankrijk, het jakobijnse land bij uitstek, net de omgekeerde beweging aan het maken is wat de havenpolitiek betreft. Men is er de centrale structuren volledig aan het opgeven. De havens worden er verzelfstandigd, met een sterke inbreng van de privésector. Laat ons daar dus maar lering uit trekken.

Als er sprake is van concurrentie tussen en in de havens, is dat misschien voor een heel klein deel het werk van het havenbeheerders, maar vooral van de spelers op de markt zelf: de rederijen, de scheepsagenten, de expediteurs en de goederenbehandelaars. Dat mogen we niet vergeten. Zij hebben belangen in verschillende havens. Ik denk dat ze wel weten wat het beste is voor henzelf en hun klanten. Laten we als overheid niet te rigide en te dirigistisch optreden ter zake.

Minister-president Kris Peeters: Ik denk dat niemand voor dat laatste pleit, althans tot nu toe niet. Zoals de heer Penris zegt, zijn de ondernemingen die actief zijn in die haven, een belangrijke factor. Ook positief is dat diverse reders, maar ook andere bedrijven, al activiteiten hebben in diverse havens. Ze zijn eigenlijk ook vragende partij voor die Flanders Port Area en voor meer samenwerking en een grotere synergie tussen de havens, op tal van vlakken. Ik ben het er volledig mee eens dat ik als minister van Havens niet dirigistisch mag optreden. Wel heb ik alles geprobeerd om van onderuit, vanuit de bedrijven zelf, de zaken zo te laten groeien dat we complementaire havens hebben, die op een verstandige wijze met elkaar kunnen concurreren. De jongste tijd is dat wat in een stroomversnelling gekomen. We moeten dat alleen maar bewaken en koesteren, en zelf wat sturen waar dat nodig is. Dat is de weg die ik ben

ingeslagen. Ik begrijp dat ik daarvoor de steun heb van deze commissie.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Ludo Sannen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Institutionele Hervormingen, Havens, Landbouw, Zeevisserij en Plattelandsbeleid, over de IJzeren Rijn en de Westerschelde na het nieuwe Benelux-verdrag

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister-president, mijn vragen zijn misschien al wel deels beantwoord naar aanleiding van de interpellaties die net hebben plaatsgevonden, tenzij het telefoontje dat u net hebt gekregen uit Nederland nog voor enkele wijzigingen zou hebben gezorgd. Dat zou natuurlijk kunnen. Ik had nog gevraagd dat de beide zaken misschien konden worden gekoppeld, maar ik kan me voorstellen dat u daarnet, tijdens de interpellaties, een uitvoerig antwoord hebt gegeven over de Westerschelde. Dat hoeft dus niet te worden herhaald, tenzij het telefoontje van daarnet uit Nederland wijzigingen met zich heeft meegebracht.

Minister-president Kris Peeters: Uw nieuwsgierigheid is zeer groot.

De heer Ludo Sannen: Ik noem dat weetgierigheid.

Minister-president Kris Peeters: Sta me toe vanavond te bekijken wat het resultaat is. Ik heb al geleerd het vel van de beer niet te verkopen.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister-president, op 17 juni werd in Den Haag het nieuwe Benelux-verdrag plechtig ondertekend. Hoewel het eerste Benelux-verdrag, het Verdrag tot instelling van de Benelux Economische Unie, dateert van 1958, werd er in de studie 'Grensoverschrijdende projecten in Nederland en Vlaanderen. Leren van HSL-Zuid, Schelde en IJzeren Rijn' van het Ruimtelijk Planbureau, die dateert van 28 juni 2007, op gewezen dat de samenwerking in die voor België belangrijke dossiers in het verleden erg moeizaam is verlopen.

Thans lezen we dat de Benelux voortaan om de vier jaar beleidsplannen zal opstellen. De samenwerking zal vooral slaan op politie en justitie, verkeer, grensarbeid, gezondheidszorg en buitenlands beleid en defensie.

Zoals u ongetwijfeld weet, is er zowel in de plenaire vergadering als in de commissie voor Openbare

Werken begin mei over de IJzeren Rijn gesproken, naar aanleiding van respectievelijk een actuele vraag en een vraag om uitleg aan minister Crevits. Dat maakte weer maar eens duidelijk wat een lijdensweg dit dossier voor Vlaanderen betekent. Iedereen bleef daarom ook erg sceptisch bij het antwoord op 13 mei van minister Crevits. Zij stelde dat, bij een normaal verloop van de procedures, de indiensttreding van de IJzeren Rijn in 2015 zou gebeuren.

Met het dossier van de Westerschelde gaat het klaarblijkelijk beter. Volgens sommige media wilde u trouwens niet naar de ondertekening van het Benelux-verdrag gaan zonder garanties voor een snelle ratificatie van de verdragen die de uitdieping van de Westerschelde regelen.

Mijnheer de minister-president, er is nu een nieuw Benelux-verdrag. Wat is de weerslag daarvan op het dossier van de IJzeren Rijn? Ik ga ervan uit dat er daarnet uitvoerig werd geantwoord op de vraag over de weerslag op het dossier van de Westerschelde. Zijn er binnen het verdrag bindende afspraken gemaakt? Wat is de houding van de Nederlandse autoriteiten in dat dossier?

De voorzitter: Minister-president Peeters heeft het woord.

Minister-president Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, als dit een actuele vraag was, zou ik 'neen', 'neen', en 'dat is nog onzeker' moeten antwoorden. Het Uitgebreid Bureau heeft immers gevraagd dat ook de ministers korter zouden antwoorden, maar als ik me niet vergis, had dat alleen betrekking op actuele vragen, en niet op vragen in de commissie.

De heer Ludo Sannen: Alleen voor bepaalde ministers.

Minister-president Kris Peeters: Daar maak ik uit op dat het niet op mij van betrekking was. Ik begrijp nog altijd zeer goed dat de vraag belangrijker is dan het antwoord. Dat geldt ook niet altijd, en zeker niet wat u betreft.

Er is zeer zorgvuldig gewerkt om tot een nieuw Benelux-verdrag te komen. Voor iedereen, maar zeker voor ons, is het belangrijk dat die Benelux meer toegevoegde waarde zal krijgen door het aanpakken van concrete dossiers. Wat het dossier van de Scheldeverdragen betreft, laten we hopen dat dit vanavond in de Eerste Kamer gebeurt. De heer Peumans is er misschien al heen. *(Gelach)*

Dat maakt echter normaliter eigenlijk niet het voorwerp uit van de verdere besprekingen binnen het Benelux-verdrag. Hetzelfde geldt voor de IJzeren Rijn. Dat dossier werd bilateraal besproken met Nederland, maar ook met Duitsland, dat geen deel uitmaakt van de Benelux. Er is wel de mogelijkheid om ook Nordrhein-Westfalen te betrekken bij de Benelux. Over de IJzeren Rijn worden dus bilateraal concrete onderhandelingen gevoerd

tussen Vlaanderen, België, Nederland en de andere landen en deelstaten, in functie van de bevoegdheden die daarmee samenhangen. Voor Vlaanderen is dat Leefmilieu. Ook zijn er de spoorwegen en de bevoegdheden ter zake op Belgisch niveau.

Minister Van Brempt is hier net aangekomen. Een ander dossier is dat van de kilometerheffing. Dat is een dossier dat we in dat platform van de Benelux voort aan het uitwerken zijn. Er zijn er echter nog tal van andere, qua ruimtelijke ordening en milieu. Het is heel belangrijk dat we nu heel concreet in die programmering die om de vier jaar wordt afgesproken, de belangrijke dossiers opnemen, zodat die voort kunnen en zullen worden besproken binnen dat kader. De Scheldeverdragen en de IJzeren Rijn maken daar echter geen deel van uit.

De voorzitter: De heer Sannen heeft het woord.

De heer Ludo Sannen: Mijnheer de minister-president, het was voor ons natuurlijk wel duidelijk dat dat er geen deel van uitmaakte. Natuurlijk hebt u wel het Benelux-verdrag gebruikt om enige druk uit te oefenen met betrekking tot een dossier waarover wel bilateraal werd onderhandeld met Nederland, namelijk de uitdieping van de Westerschelde. Hebt u minstens van de mogelijkheden van dat forum en de positie waarin u zich bevond gebruik gemaakt om te wijzen op het acute karakter van het dossier van de IJzeren Rijn, in de hoop dat daar ook snel vooruitgang zou worden geboekt?

Minister-president Kris Peeters: Er zijn nog een aantal dossiers waarbij snelheid geboden is. Daarnet heeft uw collega ook terecht verwezen naar het kanaal Gent-Terneuzen. Ook daar bevinden we ons, samen met onze Nederlandse collega's, in een procedure met onderzoek. Daar moet een beslissing worden genomen. U legt terecht de nadruk op de IJzeren Rijn. Ook dat moet worden voortgezet. Ik zal naar aanleiding van uw aandringen zeker de volgende weken en maanden de nodige gesprekken voeren, zodat ook dat dossier voort wordt aangepakt door onze Nederlandse collega's, na – hopelijk – dat van de Scheldeverdragen. U kent de discussie over de A52-variant, ook met Duitsland. Ter zake is er al een hele weg afgelegd, maar u stelt terecht dat we ook dit dossier met enige spoed moeten aanpakken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Kathleen Helsen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het project Intelligente Snelheidsinformatie in schoolomgevingen

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mevrouw de minister, in uw beleidsbrief Mobiliteit van dit jaar benadrukt u dat in het kader van het mobiliteitsconvenant, module 10, wordt voortgewerkt aan de verhoging van de veiligheid in de schoolomgevingen.

In de provincie Noord-Brabant in Nederland wordt geëxperimenteerd met het project Intelligent Snelheidsinformatie (iSi). Dat is een systeem dat automobilisten waarschuwt als ze in de buurt van scholen komen. Een kinderstem waarschuwt de bestuurder tijdens de haal- en brengtijden aan de school.

Er loopt een onderzoek in een bepaald deel van Noord-Brabant. Uit het onderzoek blijkt dat de gemiddelde snelheid van de proefpersonen die deelnamen aan het experiment daalde. Ook het aandeel snelheidsovertredingen in de zone 30 nam met 30 percent af. Bijna de helft van de proefpersonen stelt een iSi-functie op het navigatiesysteem te willen hebben en heeft daarvoor 40 euro over. Dat blijkt uit de enquête naar voren te komen.

De verkeersgedeputeerde van Noord-Brabant wil overleg plegen met navigatieaanbieders, andere provincies, Belgische grensgemeenten en mogelijke toekomstige gebruikers, om het draagvlak van het systeem te vergroten.

Mevrouw de minister, hoe staat u ten opzichte van het systeem? Kent u het systeem? Hebt u ook vanuit Vlaanderen belangstelling om het systeem hier, hetzij als experiment, toe te passen? Hebt u al overleg gehad met Noord-Brabant? Indien niet, bent u van plan om daarover overleg te hebben, meer informatie in te winnen en te bekijken of het ook een geschikt systeem zou kunnen zijn voor Vlaanderen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, ik denk dat het inderdaad belangrijk is dat we elk middel dat we hebben om de veiligheid op de weg, zeker in schoolomgevingen, te bevorderen, aangrijpen.

Het Intelligent Snelheidsinformatiesysteem is zo'n mogelijkheid. Maar er is ook het ISA, het Intelligent Snelheidsaanpassingssysteem, waarmee enkele jaren geleden in Gent een proefproject liep. Dat project was toch succesvol, maar ik vraag me af welk gevolg er verder aan gegeven werd. Werde het gewoon afgevoerd of zijn er nog verdere intenties om de intelligente snelheidsaanpassing door te voeren. Ik denk dan niet alleen aan schoolomgevingen, maar ook aan andere omgevingen waar veel mensen samenwonen op een kleine oppervlakte, aan dorpskernen en woonwijken, waar veel kinderen spelen, op straat lopen enzovoort.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, net zoals de interpellant en de heer Glorieux, ben ik de mening toegedaan dat alle initiatieven die de veiligheid van de schoolomgeving kunnen verbeteren een belangrijk aandachtspunt zijn. Dat is op zich al de moeite waard om naar het Intelligent Snelheidsinformatiesysteem te kijken. Alles waardoor een snelheidsdaling gerealiseerd kan worden bij automobilisten, of waarbij automobilisten beter de snelheidslimieten zouden respecteren, is de moeite waard om te bekijken en in de mate van het mogelijke ook te implementeren.

Mevrouw Helsen, zoals u weet, is snelheid nog altijd een belangrijke factor als we kijken naar de ongevalenkans, maar ook de ernst van het ongeval is sterk gerelateerd aan de snelheid. Bovendien levert een onangepaste snelheid een zeer belangrijke negatieve bijdrage tot het onveiligheidsgevoel.

Vandaar het belang van initiatieven om de snelheidslimieten te doen naleven en om de snelheidsverschillen tussen voertuigen onderling te verminderen. Het iSi-project past zeker en vast binnen die algemene doelstelling.

Rekening houdend met de positieve resultaten in Nederland, is het inderdaad interessant om dit nader te bekijken. Bovendien vertoont het project een duidelijke link met de huidige initiatieven op Vlaams niveau, met name de inventarisatie van de snelheidsregimes op de Vlaamse wegen.

Mijnheer Glorieux, u weet dat het ISA-project eigenlijk vooral een vervolg krijgt door er eerst en vooral voor te zorgen dat we een snelheidsdatabank hebben. Anders is het te weinig krachtig om aan de slag te gaan. Voor mij is de absolute prioriteit, eventueel ook in de toekomst voor het implementeren van intelligente snelheidsinformatie, het ter beschikking hebben van de snelheidsdata en ze ter beschikking kunnen stellen aan de kaartenmakers. Zij kunnen de gegevens in hun navigatiesystemen implementeren, waardoor de weggebruiker steeds op de hoogte is van de geldende snelheidsregimes.

Aangezien iSi ook werkt via toepassing in navigatiesystemen kan worden overwogen om dit mee te beschouwen in een verdere fase van praktische toepassingsmogelijkheden van deze inventarisatie. Hiervoor moeten we dan wel eerst nog bijkomende informatie inwinnen.

Eerst de snelheidsdatabank, en dan kijken we wat de implementatie zou kunnen zijn. Maar ik zeg zeker niet 'neen' tegen de implementatie van het iSi-systeem.

Uiteraard zijn we steeds bereid om samen met Noord-Brabant te kijken hoe we overleg kunnen plegen en het eventueel samen kunnen implementeren.

Ik ga akkoord, maar eerst de snelheidsdatabank en dan het vervolg. Ik stel wel voor dat de administratie dit al eens grondig bekijkt. We hebben ook een aantal overlegmomenten, in stuurgroepen allerhande, om het project goed te begeleiden. Ik zal vragen dat men dit project daarbij opneemt.

De voorzitter: Mevrouw Helsen heeft het woord.

Mevrouw Kathleen Helsen: Mevrouw de minister, u reageert positief op de vragen. U zegt dat we natuurlijk eerst de databank moeten hebben. Is er al een planning en timing voor opgezet wanneer u daar klaar mee bent?

U staat ervoor open om overleg te plegen met Nederland, om te bekijken of er dingen in zitten voor Vlaanderen. Kunt u daar een timing op plakken of is dat moeilijk?

Wat de databanken betreft, heb ik de indruk dat u dat al iets concreter zou kunnen maken.

Minister Kathleen Van Brempt: Het is sterk gelinkt aan de volgende vraag, die eigenlijk over hetzelfde onderwerp gaat, maar vanuit een andere invalshoek. Misschien moeten we dat aan elkaar koppelen, want in dat antwoord heb ik uiteraard de timing opgenomen voor de snelheidsdatabank.

Het overleg met Noord-Brabant zal ik eens moeten bekijken. Ik vind dat we in het proces eerst vooruitgang moeten boeken met onze eigen snelheidsdatabank, vooraleer we kunnen kijken wat nu de prioritaire toepassingen zijn. De eerste prioritaire toepassing is uiteraard de integratie in het gps-systeem, maar misschien kunnen we het ineens koppelen aan het iSi-systeem. Maar laat me dat eerst eens onderzoeken, voordat ik me vastpin op een moment of een datum.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het toenemende sluipverkeer als gevolg van het gebruik van gps-toestellen

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik heb een vraag over de snelheidsdatabank. Het is dus een opvolgingsvraag. We hebben de voorbije jaren hierover in de commissie al een paar keer van gedachten kunnen wisselen. Ik dacht dat, voor het reces, het moment gekomen was om nog eens een stand van zaken op te maken.

Het gps-wereldje, en dan vooral de technologische ontwikkeling, staat niet stil. Elke week, bij manier van spreken, kunnen we in de pers wel een nieuwe ontwikkeling of een nieuwe toepassing lezen. Ik denk dat het belangrijk is om als overheid daarbij stil te staan en het in goede banen te proberen leiden. Ik denk nog altijd dat de lijn moet zijn dat we, ook met gps, moeten streven naar de meest maatschappelijk verantwoorde route.

Ik denk dat dat het uitgangspunt moet zijn. We moeten ervoor zorgen dat gps geen contraproductief element wordt, het hoofdwegennet niet wordt verlaten en men niet op de kleine wegen en wegels kan rijden, om toch maar zo snel mogelijk op een bepaalde plaats te geraken. Ik denk dat dat niet de doelstelling is van gps en we er als overheid over moeten waken dat de meest maatschappelijk verantwoorde route wordt aangemoedigd.

Mevrouw de minister, eind oktober 2007 hebt u verklaard dat er eerst een nulmeting moest gebeuren, vooraleer met de snelheidsdatabank gestart kon worden. Met speciale apparatuur zullen alle Vlaamse wegen af worden gereden om een volledige verkeersdatabank te kunnen opmaken. De doelstelling was om dat tegen 2010 klaar te hebben. U hebt hiervoor tweemaal 4 miljoen euro vrijgemaakt, dit jaar en volgend jaar. Er zouden ook personeelsleden aangeworven zijn om er werk van te maken, samen met de lokale wegbeheerders.

Op 18 maart hebt u, naar aanleiding van de rondetafel over veilig vrachtvervoer, twaalf maatregelen en 6 miljoen euro voor veilig vrachtvervoer aangekondigd. In het actieplan werd gezegd om tegen 2010 de navigatiesystemen uit te rusten met een vrachtwagenmodule, om ervoor te zorgen dat vrachtwagens op een nuttige manier gps kunnen gebruiken, want we lezen bijna wekelijks – en het houdt niet op – wel ergens in een krant een verhaal dat een vrachtwagen komt vast te zitten in een steegje of op een landbouwweggetje waar hij niet hoeft te zijn.

In maart 2008 was er de actuele vraag om een meldpunt voor lokale besturen en individuele burgers te maken, waar duidelijke fouten in navigatiesystemen kunnen worden gemeld, zodat de overheid die aan kaartenmakers en gps-operatoren kan doorgeven. Zo kan men snel op de bal spelen en de fouten, die soms bizarre gevolgen kunnen hebben, oplossen.

Mevrouw de minister, op deze drie punten wil ik even ingaan, en de vragen hebben daar betrekking op. Hoever staat het met de opmaak van de snelheidsdatabank? Is de nulmeting gestart? Wat met het decretale kader? Hoe worden de lokale wegbeheerders betrokken bij deze oefening? Hoe zit de timing concreet in elkaar? Hoever staat het met het Europees kader voor de verkeersdatabank?

Ook over de vrachtwagenmodule, naar aanleiding van de rondetafel voor veilig vrachtvervoer, wil ik een

stand van zaken. Zijn er op dit vlak al concrete initiatieven genomen?

Hebt u al werk gemaakt van het meldpunt voor het aan kaarten van problemen door navigatiesystemen? Moeten daar specifieke hindernissen voor overwonnen worden?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, het is belangrijk om verder te werken aan een snelheidsdatabank, omdat het eigenlijk het noodzakelijke gevolg is van de ISA-projecten die we hebben opgestart. De snelheidsregimes op de verschillende wegen inventariseren en een nulmeting doen, is een zeer groot werk dat heel minutieus moet gebeuren. Als je dat dan toch opstart, zijn we van mening dat dat meteen ook moet gelden voor andere verkeersborden die op die wegen staan zodat je in plaats van een snelheidsdatabank, een verkeersbordendatabank krijgt. Ik denk aan andere toepassingen zoals een gericht parkeerbeleid, waarbij het zinvol kan zijn te weten welke parkeerborden er staan. Momenteel is er geen eenvormigheid in snelheidsregimes, voorrangsregels enzovoort.

Als deze databank operationeel is, zullen deze gegevens geïntegreerd worden in de gps-systemen. De praktische afspraken hiervoor zijn momenteel lopende. Hierdoor zullen chauffeurs correcte informatie krijgen via hun navigatiesysteem, wat de verkeersveiligheid ten goede komt.

Waar staat het dossier vandaag? De bidders op het bestek van de verkeersbordendatabank hebben op 19 juni 2008 hun offerte ingediend. Deze offertes zijn nu in onderzoek. Ik verwacht op het einde van deze maand of ten laatste volgende maand een toewijzing voor de verkeersbordendatabank en de nulmeting. Dan kunnen we ermee beginnen.

De drie personeelsleden die mee de uitwerking van de verkeersbordendatabank en de aanvullende reglementen moeten opvolgen, zijn aangeworven en bezig. De nulmeting zal gebeuren na de toewijzing van de opdracht-nemer. De huidige timing voorziet in een proef in september en de effectieve start van de nulmeting vanaf oktober. In het najaar zijn we er dus mee bezig.

Het decretaal kader is het decreet op de aanvullende reglementen dat in het parlement is goedgekeurd. Het samenwerkingsverband met de gemeentelijke wegbeheerders, ook bijzonder belangrijk, is voorgelegd aan de vereniging van steden en gemeenten voor advies. Deze overeenkomst zal in een volgende fase voorgelegd worden aan de lokale besturen en ondersteund worden door een promotiecampagne naar de steden en gemeenten.

In de voorbereiding om te komen tot de verkeersdatabank, zitten we op schema. De timing wordt op alle

vlakken behouden. In 2010 zouden we dus moeten beschikken over een verkeersbordendatabank.

Op Europees vlak neemt de Vlaamse overheid deel aan het Europese project Rosatte, dat tot doel heeft om een datastandaard te definiëren van overheden voor commerciële kaartenleveranciers. Dit project is op 1 januari van dit jaar van start gegaan en heeft een looptijd van 30 maanden. Tot nu toe werd in Rosatte al een 'state of the art' gemaakt waarin voor 22 landen wordt weergegeven wat hun huidige status is op vlak van opslag, uitwisseling en update van veiligheidsgerelateerde verkeersborden. Verder is men in het project de functionele, technische kwaliteit en organisatorische eisen aan het oplijsten. Men heeft ook een globale architectuur gedefinieerd. In de komende maanden zal er verder gewerkt worden aan de vereiste technische ontwikkelingen. In de loop van 2009 zullen er in Vlaanderen testen plaatsvinden om de doeltreffendheid van de Rosatte-uitwisseling en -architectuur en de in het project ontwikkelde instrumenten te testen. Ook op Europees vlak is alles dus in volle ontwikkeling.

De vrachtwagens vormen een heel belangrijk onderdeel. We hebben daar een wat andere methodiek voor nodig. Om het vrachtwagenennetwerk te kunnen ontwikkelen, is een bestek 'uitwerken van een methodiek voor een netwerk voor het algemeen vrachtverkeer op mesoschaal en toepassing op twee pilootregio's' gelanceerd. Dit onderzoek is gepland voor het vierde kwartaal 2008. We zijn nu volop bezig met het bestek uit te rollen.

De contacten met de kaartenmakers verlopen via de overleggroep, waar ze deel van uitmaken en die alle actoren bundelt om het project van de verkeersbordendatabank in goede banen te leiden.

Op 19 maart heb ik al gesteld dat een meldpunt momenteel geen deel uitmaakt van het lopende project. Na overleg met de kaartenmakers is gebleken dat zij zelf al focusgroepen hebben, om eventuele fouten in hun data op te sporen. Ik denk dat een meldpunt wel aan de orde is bij de implementatie van het geïntegreerde systeem, dat wil zeggen bij de integratie van een snelheids- en/of vrachtmodule in de navigatiesystemen. Het lijkt me dan zinvol om te werken met een soort van melding die eigenlijk de test kan doen van het systeem op het terrein.

De voorzitter: De heer Van Den Heuvel heeft het woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik ben blij dat eraan voortgewerkt wordt, maar ik wil onderstrepen dat dit met de nodige spoed en alertheid moet gebeuren omdat de technologie bij de kaartenmakers en gps-operatoren gelukkig ook niet stilstaat. Dat is echter een mes dat aan twee kanten snijdt. Men kan die nieuwe technologische snufjes wat misbruiken wanneer men echt unilateraal inzet

op de slimste route, met een aanpassing online van de route. Het risico bestaat dat men het hoofdwegennet verlaat om langs kleine, maar dan misschien op het moment van files snellere, alternatieven te gebruiken. Dit moet goed worden bekeken. De overheid moet er zo veel mogelijk voor pleiten dat de gps-operatoren de maatschappelijk verantwoorde routes promoten. Ze zijn daar technologisch zeker en vast toe in staat.

Daarom wil ik u ook vragen om te gaan naar een structureel overleg met de kaartenmakers en de gps-operatoren. Dat zijn er geen honderden, men kent ze allemaal. Zo kan op een structurele manier worden gewerkt aan een goed mobiliteitsbeleid omdat het spelers zijn die ons sterk kunnen helpen. We moeten positief benaderen in welke mate ze een bondgenoot kunnen worden in het Vlaamse mobiliteitsbeleid.

De voorzitter: Minister Van Brempt het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik onderschrijf uw bezorgdheid. Om aan te tonen dat we zeker in Vlaanderen vooroplopen: het Europese project waar ik zonet van sprak, wordt bij ons uitgetest omdat we in Europa voorloper zijn in het ontwikkelen van de verkeersbordendatabank, het vrachtwagennetwerk enzovoort. We spelen vandaag al een pioniersrol in Europa, en terecht, want we hebben de grootste problemen als het gaat over het aantal vrachtwagens, het sluipverkeer, het dichte wegennet enzovoort.

Ik deel ook uw bekommernis over het vrachtwagennetwerk. De verkeersbordendatabank is een groot maar technisch project. We moeten ervoor zorgen dat we dat geïnventariseerd krijgen. Dat zal wel gebeuren. Het vrachtwagennetwerk is heel belangrijk maar veel moeilijker. Daarin moeten we keuzes maken samen met de gemeenten. U weet dat elke gemeente die vrachtwagens uit haar kern en haar grondgebied wil weren. Ik begrijp dat wel, maar we moeten afspreken waar ze moeten rijden. Dat is beleidsmatig een grotere uitdaging dan de verkeersbordendatabank op zich. Ik geloof zeer sterk dat we erin zullen slagen, daarom werken we ook met pilootprojecten. Als we dan de link leggen tussen die methodiek en gps, dan zijn we iets heel toekomstgericht aan het ontwikkelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de nood aan extra inspanningen om het carpoolen te stimuleren

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, uit recente cijfers van het Vlaams ministerie Mobiliteit en Openbare Werken blijkt dat ongeveer 5 tot 7 percent van de actieve beroepsbevolking één keer per week carpoolt. De minister heeft daarop onder andere in de pers toegegeven dat het een veel te laag cijfer is en dat er hard aan wordt gewerkt om dat cijfer op te krikken.

Deze informatie sluit volledig aan bij de stellingname uit de beleidsbrief Mobiliteit 2007-2008 dat carpoolen als verplaatsingswijze relatief marginaal blijft, niettegenstaande het feit dat De Lijn in het voorgaande parlementaire jaar ervoor gezorgd had dat de toegang voor Vlaamse bedrijven tot de Carpoolbank gratis is gebleven. Daarom werd in de lente van 2007 gestart met een onderzoek om na te gaan welke factoren belangrijke hinderpalen zijn voor een verdere ontwikkeling van het carpoolen. Dat onderzoek zou in het najaar van 2007 afgerond worden.

De conclusies van het onderzoek zouden omgezet worden in concrete aanbevelingen voor de Vlaamse Regering, zowel wat betreft de stappen die ze zelf kan zetten binnen haar eigen bevoegdheden, als de aanbevelingen naar de federale regering en eventuele andere beleidsniveaus toe. Deze aanbevelingen moeten op hun beurt resulteren in een beleid met een aantal concrete maatregelen om het carpoolen te stimuleren.

Mevrouw de minister, welke belangrijke hinderpalen die de verdere ontwikkeling van het carpoolen in de weg staan, zijn uit het onderzoek naar voren gekomen? In hoever werden die resultaten ondertussen bekendgemaakt? Tot welke concrete aanbevelingen heeft de studie inmiddels geleid? In welke mate resulteerden deze aanbevelingen in concrete beleidsmaatregelen om het carpoolen te stimuleren? Mocht dit laatste nog niet of slechts gedeeltelijk het geval zijn, wanneer zullen er dan nog concrete maatregelen volgen?

Mevrouw de minister, u stelde dat er hard aan wordt gewerkt om het percentage carpoolgebruikers omhoog te krijgen. Op welke manier gebeurt dat precies? Welke initiatieven of maatregelen werden hiervoor concreet genomen? In hoever vloeien die voort uit de conclusies en de aanbevelingen van het in 2007 gevoerde onderzoek naar de hinderpalen voor het succesvol promoten van carpoolen?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, iedereen weet dat carpoolen een positieve bijdrage kan leveren aan de bereikbaarheid en de leefbaarheid van de steden. Het helpt files en uitstoot van vervuilende gassen te verminderen. Carpoolers noemen ook kostenbesparing een groot

voordeel. Investeren in carpoolen, loont dus. Mevrouw de minister, het lijkt me logisch dat de Vlaamse Regering een actieve rol vervult in het stimuleren van carpoolen, wat ook in grote mate gebeurt. Op welke wijze stimuleert u de publiekscampagnes om te carpoolen?

Hoe wordt in Vlaanderen de bezettingsgraad van de personenauto's gemeten? In Nederland bestaat er een systeem dat op vaste dagen en vaste meetpunten van 7 uur tot 18 uur wordt bijgehouden hoeveel wagens er passeren en hoeveel personen in die wagens zitten. Het eindresultaat is een gemiddelde bezettingsgraad van de auto's. Gebeurt zo iets ook in Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, denkt u dat het mogelijk is dat het carpoolen nog niet zo succesvol is omdat carpoolers niet de voordelen hebben die ze in sommige andere landen wel hebben? Ik denk aan carpoolstroken of het beperkt openstellen van bepaalde busstroken voor carpoolers. We hebben gemerkt in Californië dat dat enorm veel succes heeft. We hebben met een bus gebruik kunnen maken van een carpoolstrook en zo een file van minstens een half uur vermeden. Ik kan me indenken dat mensen bij zulke voordelen wel geneigd zullen zijn om gebruik te maken van de mogelijkheid tot carpoolen. Denkt u niet dat de reden in die richting te zoeken is?

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw De Ridder, voormalig Vlaams volksvertegenwoordiger Van Gaever heeft ooit een gelijkaardig voorstel van resolutie ingediend dat onder andere uw partij heeft weggestemd. Maar inderdaad, er is het voortschrijdende inzicht.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, om het carpoolbeleid te stimuleren, zult u moeten samenwerken met minister Crevits. Ik ken een aantal carpoolparkings die niet bereikbaar zijn voor fietsers en voetgangers. Daar ligt nog een heel groot probleem. Zult u ook geld investeren in de bereikbaarheid voor fietsers en voetgangers? Dat zal soms het aanleggen van een tunnel of een verbindingsweg inhouden.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik wil eerst verwijzen naar de bezettingsgraad van de personenwagens, die u vindt in het laatste rapport van VRIND. Ik zal deze gegevens voor u interpreteren.

De evolutie van 1985 tot 2006 in de bezettingsgraad van personenwagens is alleen maar dalend, behalve op het einde. Voor het eerst in twintig jaar slagen we erin om

een heel negatieve trend te laten stagneren en sinds vorig jaar zelfs te laten stijgen. Op dat vlak zal er stil aan een kentering komen en dat moeten we beleidsmatig sterk ondersteunen, hoe moeilijk dat ook is. Het beleid kan daar niet altijd rechtstreeks op inspelen. Ik zal eerst een overzicht geven van onderzoeken en aanbevelingen, en daarna op de vragen antwoorden.

In 2007 werd een studie uitgevoerd om na te gaan wat de hinderpalen en de voorwaarden zijn voor het succesvol promoten van carpoolen in het woon-werkverkeer. Dat past in het pendelplan. In een eerste fase werden deze hinderpalen en voorwaarden op een theoretische manier geïdentificeerd. Het aftoetsen van deze theoretische hinderpalen gebeurde in de tweede fase via een kwalitatief marktonderzoek door middel van focusgroepen, carpoolers, niet-carpoolers en net-niet-carpoolers, en interviews met een tiental werkgevers met verschillende profielen.

Het doel van de groepsgesprekken in focusgroepen was onder meer het identificeren van subjectieve persoonlijke drempels ten aanzien van carpooling. De interviews met de bedrijven kunnen eveneens bestempeld worden als kwalitatief onderzoek waarbij mogelijke barrières op bedrijfsniveau werden geïdentificeerd en suggesties voor een betere organisatie van carpoolen werden verzameld. Zowel op het niveau van het individu, de werknemer, als op het niveau van de bedrijven, de werkgever, werden objectieve en subjectieve barrières geduid ten aanzien van carpoolen.

Voor werknemers zijn objectieve barrières de onregelmatige werkuren, andere activiteiten voor en na het werk, dienstverplaatsingen, niemand kennen om mee te carpoolen enzovoort. Subjectieve barrières zijn dan weer het feit dat de wagen als een gemak en vrijheid wordt beschouwd, dat het vervoer van en naar het werk vlot en efficiënt moet verlopen, de voorkeur om alleen te rijden, het niet afhankelijk zijn van anderen, enzovoort. Daarenboven wordt de identiteit van de carpooler voornamelijk door niet-carpoolers vaak minder gevaloriseerd: carpoolers zijn afhankelijke personen die zich niet zelf kunnen mobiliseren. Carpoolers associëren de carpooler met een sociaal iemand.

Een belangrijke vaststelling is het cultuurverschil tussen arbeiders en bedienden inzake de perceptie van carpooling: arbeiders zien carpoolen als meerijden met een collega, wat zorgt voor sociale contacten, terwijl bedienden minder bedrijfsgericht zijn en alternatieven zoeken buiten de bedrijfswereld, bijvoorbeeld via internet.

Voor werkgevers blijkt er op bedrijfsniveau, maar zeker ook op werknemersniveau, een tendens te bestaan om carpooling voornamelijk binnen het eigen bedrijf te organiseren, hetgeen vooral in kleinere bedrijven de combinatiemogelijkheden en dus de kans op het vormen

van een carpoolteam sterk vermindert. Bedrijven die specifieke voordelen geven aan carpoolers, zien op tegen de noodzakelijke controle die dat met zich meebrengt. Productiegerichte en misschien ook minder stedelijk gelegen bedrijven zien carpoolen als een logisch alternatief. Voor bedrijven uit de meer administratieve sector is carpoolen vaak een occasioneel of aanvullend initiatief, dat vooral van de werknemers moet komen.

Uit de eerste verplichte federale bevraging over woon-werkverkeer – de federale diagnostiek – blijkt trouwens dat van de Vlaamse ondervraagde bedrijfseenheden slechts 13,5 percent een of andere maatregel rond carpoolen neemt. Dat is bijzonder weinig.

Inzake de aanbodzijde wordt verwezen naar niet voldoende doordachte en niet op elkaar afgestemde sensibiliseringscampagnes, onvoldoende duidelijkheid over wie op Vlaams niveau verantwoordelijk is voor welk aspect van het promoten van carpoolen, onvoldoende opvolging en ondersteuning van de carpoolpromotie en -acties, en onvoldoende gebruiksvriendelijkheid, technisch en communicatief, van het matchingsysteem.

Op federaal vlak zijn er nog een aantal onduidelijkheden aangaande de verzekering, het rijvaardigheidsattest en de fiscale behandeling van carpoolen in het kader van collectief vervoer georganiseerd door de werkgever. Ook blijkt er onduidelijkheid te zijn over het feit of de 120 percent aftrekbaarheid voor kosten collectief vervoer aan de kant van de werkgever ook van toepassing is op carpoolen. Het volledige rapport kunt u raadplegen op www.mobielvlaanderen.be.

De studie heeft in de eerste plaats geleid tot het in stand brengen van een goede organisatorische omkadering voor het promoten van carpooling. Dit houdt in dat er duidelijkheid moet zijn over de promotor, dat de communicatie nationaal, regionaal en lokaal op elkaar moet worden afgestemd, dat carpoolen beter moet worden gekaderd in een breder mobiliteitsbeleid, dat er een volledige dienstverlening naar de bedrijven moet komen, dat er een proactieve, volgehouden, wervende werking moet zijn, met opvolging van de opgestarte projecten, en dat er een constante monitoring en evaluatie moet zijn.

Sensibiliseren en informeren spelen een cruciale rol in het promoten van carpoolen. Er is nood aan geregelde sensibiliseringscampagnes, aan betrouwbare en up-to-date informatie, zo veel mogelijk advies op maat, het valoriseren van carpoolen als een slimme optie met een duidelijk milieuvoordeel, aan het promoten van carpoolen als een deel van de mobiliteitsorganisatie, en aan het hapklaar aanbieden van informatietools.

Het verhogen van de performantie van de matchingtool – de Vlaamse Carpooldatabank – gebeurt door het promotioneler maken van de matchingtool, door de

matchingtool te verpersoonlijken, een betere opvolging en beheer van de tool te voorzien, en pasklare opties aan te bieden aan de gebruikers, bijvoorbeeld door bedrijven een eigen gebruiksdomein binnen de centrale databank toe te kennen.

Er zijn overheidsincentives nodig, zoals beter uitgebouwde carpoolparkings, tastbare voordelen voor carpoolers op het openbare domein, bijvoorbeeld carpoolstroken, parkeervoordelen, toegangsvoordelen bij road pricing, reducties op De Lijn of Cambio voor carpoolers, een goedkopere autoverzekering voor carpoolers, en het uitklaren van een aantal onduidelijkheden aangaande de verzekering, het rijvaardigheidsattest, de fiscale behandeling, en de wijzigingen in dat verband actief communiceren.

Dat zijn in een notendop de aanbevelingen. Het zijn er heel wat. Waar staan we vandaag? Een aantal aanbevelingen werd reeds omgezet naar concrete beleidsmaatregelen of acties. Zo werd de carpooldatabank vernieuwd tot www.carpoolplaza.be, waar zowel particulieren als bedrijven alle informatie vinden die ze nodig hebben. De site werd vernieuwd om een nieuwe dynamiek te geven aan carpoolen in Vlaanderen. De resultaten van het onderzoek naar de bestaande hinderpalen werden daarbij als belangrijkste inspiratiebron gebruikt.

Naast alle up-to-date informatie voor zowel particulieren als bedrijven over de fiscale aspecten van carpoolen, de relevante bepalingen omtrent de verzekeringen en de carpoolparkings, bevat deze website ook een aantal nieuwe functionaliteiten. Zo is er onder meer een voordeelcalculator waarmee elk individu het economische en het ecologische voordeel van carpoolen in zijn of haar situatie kan berekenen. Met deze vernieuwde website wordt tegemoetgekomen aan een aantal aanbevelingen op het vlak van informeren en sensibiliseren, en het performanter maken van de matchingtool.

Een andere actie die voortvloeit uit de studie, is een bijkomend onderzoek dat binnenkort zal worden opgestart over het gebruik en de kwaliteit van de carpoolparkings. Het aanbieden van kwalitatief goed uitgebouwde carpoolparkings kan worden gezien als een van de belangrijkste infrastructurele overheidsincentives die we op het Vlaamse niveau kunnen nemen. In samenspraak met minister Crevits zal ik onderzoeken welke aspecten een rol spelen in het gebruik en dus ook in de bezettingsgraad van de carpoolparkings en hoe hierop vanuit de overheid kan worden ingespeeld. Ik ga ervan uit dat ook de toegankelijkheid van fietsers daarin is opgenomen. De offerte zal eind juli worden gegund.

Hoe krijgen we het percentage carpoolgebruikers omhoog? Via een overeenkomst die in de nabije toekomst zal afgesloten worden met de vzw Taxisstop, zullen bijkomende acties worden ondernomen om de hoger genoemde aanbevelingen verder te implementeren. Het

betreft in dit geval geen algemene mediacampagne, maar doelgerichte acties om het carpoolen bijkomend, en vooral sterker te promoten.

Naast de vernieuwde website en de bijkomende functionaliteiten waarin een economische en ecologische voordeelcalculator is opgenomen, wordt er onder meer gewerkt aan elektronische nieuwsbrieven voor zowel bedrijven als particulieren, workshops en de aanwezigheid op evenementen.

Er wordt bovendien een programma opgesteld waarbij Taxistop, in samenwerking met de provinciale mobiliteitspunten, in de loop van 2008 bedrijven op een proactieve manier zal benaderen. Doel is om bedrijven niet alleen te begeleiden bij het inschrijven van werknemers in de carpooldatabank, maar om later ook te monitoren in de uitvoering van hun carpoolproject. In functie van de monitoringopdracht, zal een carpoolmodule in uniforme aanpak worden ontwikkeld en nadien ter beschikking gesteld van de provinciale mobiliteitspunten. Dat laatste is het middel bij uitstek om het carpoolen te promoten bij werknemers.

Wat ik in mijn antwoord niet heb opgenomen maar wat wel belangrijk is, zijn initiatieven in het kader van het Pendelfonds. Carpoolen maakt deel uit van heel wat projecten van het Pendelfonds. Mijnheer de Kort, u had het daarnet over 6 tot 7 percent. In de projecten van het Pendelfonds zitten we aan een doelstelling van 15 percent van de werknemers. Dat is een aannemelijke, haalbare en realistische doelstelling voor Vlaanderen. We kunnen nooit verwachten dat carpoolen de oplossing wordt voor alle werknemers. Het is een en-en-verhaal, samen met openbaar vervoer en fietsen. Dat moet kunnen op bedrijfsniveau. We hanteren dat in elk geval vaak als doelstelling in de projecten die in het Pendelfonds zitten.

Over de carpoolstroken hebben we het al vaak gehad in deze commissie. Ik ben niet mee geweest op studiereis naar Californië, ik was ook niet uitgenodigd. Ooit was ik daar in mijn vrije tijd en het viel me op dat er actief werd gewerkt met carpoolstroken. Dat was vaak op autosnelwegen met zeven, acht of negen rijvakken. Voor dat soort autostrades hebben we in Vlaanderen absoluut geen plaats. We discussiëren nu over een bijkomende strook op de E313 en u weet hoeveel voeten dat in de aarde heeft. Ik ben absoluut geen tegenstander van carpoolstroken. Uiteraard kan dat een oplossing bieden waar er plaats is, maar niet ten koste van de vrije banen voor bussen. Dat zou heel contraproductief zijn.

In de hiërarchie van het duurzame vervoer heerst nog steeds het STOP-principe. In deze zaak moeten we dat ook rigoureus toepassen. We moeten geen aparte banen hebben voor stappers, we zijn wel bezig met aparte banen voor fietsers. We voeren het bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk uit met prioriteit om een aparte baan te realiseren voor fietsers. Dan komt het openbaar vervoer

en daarna het privévervoer. Eigenlijk zouden we het onderscheid moeten maken tussen het privévervoer met een hogere bezettingsgraad en het privévervoer voor mensen die alleen rijden. Mijn collega is aan het onderzoeken hoe carpoolstroken bij wijze van pilootproject kunnen worden geïntroduceerd. Dat heeft mijn volle steun, maar niet ten koste van de vrije busbanen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw toelichting van de stand van zaken van de studie, en ook voor de omzetting van sommige aanbevelingen naar een concrete uitwerking van voorstellen. Is het niet mogelijk om in het kader van het minderhinderplan na te gaan of tijdens de BAM-werken de vrije busstroken niet kunnen worden gebruikt voor het carpoolen? Ik denk toch dat die maatregelen de overheid geen extra geld kosten, maar ze kunnen er wel voor zorgen dat de hinder van de grote openbare werken wordt beperkt. Ik herinner me dat de maatregelen onder de noemer 'minder hinder', die zijn genomen om de hinder van de werken aan de ring rond Antwerpen tegen te gaan, goed zijn aangeslagen.

Minister Kathleen Van Brempt: Om de hoeveel minuten rijdt er een bus op de vrije busbaan op de E313 tijdens de spitsuren? Ik ken het cijfer niet van buiten, maar zal het u bezorgen. Tijdens de spitsuren kunnen we het aantal auto's natuurlijk niet verhogen. Buiten de spitsuren rijden er natuurlijk minder bussen, wat evident is. Dat zien de mensen. Op die momenten wordt die rijstrook dus minder gebruikt. Ik wil alles bekijken, en nagaan of het zinvol is. De oplossing dankzij carpooling is natuurlijk een zaak van de spits. Het kan natuurlijk niet dat er tijdens de spitsuren te weinig bussen zouden rijden. Als dat zo zou zijn, dan wil ik dat wel bekijken. Vandaag ken ik evenwel geen busbaan die te weinig wordt gebruikt. Als men tijdens de spits die banen intensiever zou gebruiken, dan staan de bussen gewoon mee in de file.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Cindy Franssen tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het veiligheidsplan van De Lijn en de samenwerking met de NMBS voor camerabewaking in busstations

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, geachte collega's, het veiligheidsplan

van De Lijn voorziet in camerabewaking in dertig bus- en tramstations. In dat plan staat dat de plaatsing van camera's een afschrikkend, preventief karakter heeft en het veiligheidsgevoel moet verhogen. In een persnota van 2006 deelde u mee dat u hiervoor 178.000 euro uittrekt en dat de dispatching of een aparte ploeg de beelden continu zal opvolgen. Voor de volledige uitvoering van het voorgestelde veiligheidsplan wordt, gespreid over 5 jaar, 46,302 miljoen euro geïnvesteerd.

Er zijn hierover al veel vragen gesteld. In een antwoord op een schriftelijke vraag die ik u in het kader van het gelijkheidskansenbeleid heb gesteld over de veiligheid aan bushaltes, deelde u mee dat het permanent bekijken en beoordelen van de beelden een cruciaal element is voor de effectiviteit van het ontradend karakter van de veiligheidscamera's en dat De Lijn voor dit aspect dient te rekenen op de samenwerking met steden, gemeenten en lokale politie. In het driemaandelijks rapport van eind januari 2008 aan de Vlaamse Regering over de stand van zaken van de uitvoering van het veiligheidsplan staat in verband met de plaatsing van de camera's duidelijk dat de samenwerking met steden en gemeenten onontbeerlijk is wegens het beperkte budget.

Verder lees ik dat het opportuun is om de camera's te integreren in bestaande politiesystemen. Als samenwerking niet mogelijk is, dan wil men de camera's beperken tot gesloten wachtruimtes en lijnwinkels, zodat de beelden op dezelfde manier als beelden op voertuigen kunnen worden behandeld. De beelden kunnen dus worden gescreend. Tijdens de plenaire vergadering van medio mei 2008 verklaarde u dat De Lijn niet over personeel beschikt om de beelden van camera's in busstations te bekijken. Hiervoor zijn geen middelen in het veiligheidsplan opgenomen. Ik kan u volgen dat het geen zin heeft om camera's te plaatsen als de beelden niet worden bekeken.

Tijdens dezelfde zitting deelde de minister mee dat ze gerust elke week een stand van zaken van het veiligheidsplan wilde geven. Ik zal dat niet elke week vragen, ook niet in deze commissie. Toch wens ik meer duidelijkheid over de gewijzigde plannen van de minister. Uit de laatste driemaandelijkse rapportering aan de Vlaamse Regering van het veiligheidsplan van De Lijn blijkt dat u wilt samenwerken met de NMBS om de installatie van camera's in busstations te realiseren. De NMBS heeft immers een bijzonder uitgebreid cameranetwerk en expertise inzake camerabewaking opgebouwd. Ten slotte blijkt uit het rapport dat er met diverse steden een samenwerking is of zal komen. Daarbij zullen de camera's aan de busstations worden aangesloten op het cameranetwerk van de stad en gemeente. De beelden zullen dan bekeken worden door de lokale politiediensten.

U begrijpt dat ik enige duidelijkheid wens en u hierover enkele vragen wil stellen. Zijn alle geplande camera's geplaatst of niet? Indien niet, wat is dan de nieuwe

timing? Door wie, waar en hoe zullen de beelden worden verwerkt? Waaruit bestaat de samenwerking die De Lijn met de NMBS wenst aan te gaan? Zijn hieraan financiële consequenties verbonden? Zo ja, wie zal voor welke diensten betalen en hoeveel? Vindt de minister het aangewezen dat openbaarvervoersmaatschappijen samenwerken op het vlak van de veiligheidsdiensten, gelet op het feit dat de veiligheidsdiensten van De Lijn en de NMBS onder dezelfde wetgeving vallen? Is er een structureel overleg tussen de openbaarvervoersmaatschappijen over het veiligheidsbeleid, aangezien de problemen en de aanpak dezelfde zijn?

Wat houdt het verschil in tussen de samenwerking die De Lijn aangaat of wenst aan te gaan met steden en gemeenten en deze met de NMBS? Gaat het over de plaatsing van camera's of over de screening van de beelden? Hoeveel heeft de realisatie van het veiligheidsplan reeds gekost? In hoeveel middelen heeft de minister nog voorzien en voor welke actiepunten van het veiligheidsplan zullen ze worden aangewend? Wanneer verwacht de minister dat het veiligheidsplan volledig zal zijn gerealiseerd?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ik begin met een stand van zaken over de plaatsing van camera's. Wat de camera's op de voertuigen betreft, zijn we er bijna. Tot op heden zijn 674 voertuigen uitgerust met camera's en is de bekabeling gebeurd. De camerabewaking is echter niet op al deze voertuigen operationeel, wegens het ontbreken van de recorders. De verdeling van de 674 voertuigen ziet er zo uit: in Antwerpen op 68 hermelijntrams, 137 PCC's en 103 bussen; in Oost-Vlaanderen op 29 hermelijntrams, 39 PCC's en 43 bussen; in Vlaams-Brabant op 91 bussen; in Limburg op 63 bussen en in West-Vlaanderen op 48 kusttrams en 53 bussen.

Alle voorbereidende werkzaamheden aan de beschikbare voertuigen worden de eerstvolgende dagen beëindigd. Er worden nog 34 nieuwe voertuigen in de maand juli geleverd. Ze zullen na hun levering worden uitgerust. Eind juli zullen alle 750 voertuigen uitgerust zijn met camera's en zal ook de bekabeling gebeurd zijn. Omwille van de langere leveringstermijn van de recorders kunnen niet alle voertuigen die uitgerust zijn met camera's ook onmiddellijk worden uitgerust met een recorder. Dat is vervelend, maar dat heeft te maken met de verschillende leveringstermijnen.

Op 20 juni 2008 waren 275 van de 674 voertuigen uitgerust met een recorder. Deze voertuigen worden daadwerkelijk op het terrein ingezet en nemen beelden op. De planning van het aantal operationele voertuigen is in verhouding tot de beschikbaarheid van de recorders opgesteld. Omdat de laatste levering van de

recorders pas is voorzien tegen begin september, moeten nog veel voertuigen in september worden opgeleverd. De planning ziet er als volgt uit: eind juli zullen er 415 operationele voertuigen zijn; eind augustus worden dat er 564 en eind september 750.

Deze camera's nemen 24 uur op 24 beelden op. De opnamecapaciteit bedraagt vier dagen. Na die periode worden de eerst opgenomen beelden overschreven. Als de chauffeur de noodknop indrukt, worden de beelden beschermd weggeschreven en kunnen ze enkel manueel worden gewist. Enkel de weggeschreven beelden worden bekeken. In de toekomst zullen deze beelden bij het indrukken van de noodknop door de dispatching live kunnen worden gevolgd. De dispatching zal op basis van de beelden een betere inschatting kunnen maken van de situatie en dus de nodige hulp kunnen inroepen. De beelden worden na het incident tevens bekeken door daartoe aangestelde personeelsleden. Er is veel personeel bij de dispatching bij gekomen, precies met de bedoeling om alles te kunnen coveren. Ik denk dus dat we binnenkort het plan inzake camera's op voertuigen volledig zullen hebben uitgevoerd.

Wat de camera's op busstations betreft: tot op heden heeft De Lijn geen enkel busstation met camerabewaking uitgerust. In bepaalde steden en gemeenten is in camerabewaking voorzien. Enkele van deze camera's bewaken eveneens de busstations in Antwerpen, Brussel, Hasselt, Sint-Niklaas en Mechelen. Ik heb al eerder uitgelegd dat het geen zin heeft om in busstations camera's te plaatsen als de lokale besturen niet meewerken. De Lijn heeft immers onvoldoende personeel om alle camera's te monitoren. Vandaag zijn er dus geen extra camera's op busstations gepland, want geen enkel lokaal bestuur heeft al toegezegd om te monitoren. Daarnaast voert De Lijn ook overleg met de NMBS. De synergie van het dossier van De Lijn inzake uitrusting van busstations met camerabewaking en de werkwijze van de NMBS wordt nader bekeken. Dat wordt in overleg met de NMBS onderzocht. Zodra alle elementen in kaart zijn gebracht, kan een beslissing worden genomen en zal deze ook worden gecommuniceerd.

Ik bespreek nu de samenwerking met andere vervoersmaatschappijen. Alhoewel de veiligheidsdiensten van de NMBS, de MIVB en De Lijn onder dezelfde wetgeving vallen, heeft elke openbaarvervoersmaatschappij een andere invulling gegeven aan de taken en bevoegdheden van de veiligheidsagenten. De beleidsvisie van de veiligheidsdiensten bij de diverse openbaarvervoersmaatschappijen is verschillend. Zo integreert De Lijn de veiligheidsfunctie van de controleurs in een breder palet van taken zoals kwaliteit, verkeersveiligheid en fraudecontrole. Tevens doet De Lijn, in tegenstelling tot de NMBS en de MIVB, uitdrukkelijk afstand van het gebruik van bijzondere bevoegdheden zoals het gebruik van pepperspray en handboeien. Om bovenstaande redenen,

en losstaand van een aantal praktische belemmeringen zoals het uniform en de gewenste eenduidigheid voor de reizigers, is de operationele samenwerking met de veiligheidsdiensten van de overige veiligheidsdiensten niet aan de orde.

Overleg tussen de NMBS, de MIVB en De Lijn over de oprichting van de veiligheidsdienst, de beleidskeuzes en de ervaringen ter zake zijn daarentegen wel interessant. Vandaar dat een geïntegreerde en integrale aanpak van de socialeveiligheidsthematiek onontbeerlijk is. Gelet op het gegeven dat de openbaarvervoersmaatschappijen met een soortgelijke thematiek te maken hebben, is beslist om een structureel overleg tussen de NMBS, de TEC, de MIVB en De Lijn te organiseren. Het eerste overleg heeft plaatsgevonden op 27 juni jongstleden. Dat overleg zal tijdens de zomervakantie worden voortgezet.

De samenwerking met steden en gemeenten houdt in dat De Lijn de camerabewaking op het de busstations kan aansluiten op het cameranetwerk van de betrokken stad of gemeente en dat de beelden van deze camera's opgevolgd en verwerkt worden door de lokale politie. De concrete inhoud van de samenwerking met de NMBS moet nog bepaald worden. Er wordt daarover dus nog overlegd.

Hoe zit het met de financiële stand van zaken? Ik geef een tabel mee dat in het verslag kan worden geïntegreerd. In dat overzicht is het volledige budget van 'Veilig op Weg' opgenomen. In de tabel is een onderscheid gemaakt tussen de deelprojecten waarvoor het extra budget volledig is besteed en de deelprojecten waarvoor het extra budget gedeeltelijk is besteed. De Vlaamse Regering heeft voor de implementatie van het veiligheidsplan van De Lijn bijna 21 miljoen euro bijkomende middelen ter beschikking gesteld. Het budget dat ter beschikking is gesteld voor de installatie van veiligheidsverhogende maatregelen op de voertuigen – camerabewaking, flexibel afsluitbare stuurpost, geldkluisjes, alarmsysteem – werd nog niet volledig gebruikt. De installatie van die veiligheidsverhogende maatregelen loopt immers nog. De deadline voor de installatie van deze veiligheidsverhogende maatregelen is 21 september 2008. Op dat ogenblik zal het volledige budget zijn opgesoupeerd, met uitzondering van de middelen voor de camerabewaking op de busstations.

Verder heeft De Lijn ook eigen middelen vrijgemaakt om de deelprojecten van 'Veilig op Weg' te implementeren. Een aantal van de deelprojecten zijn lopende en nog niet volledig gerealiseerd. Dit betreft het onderdeel over de openbaarvervoersinfrastructuur – betreffende de herinrichting van de premetrostations en de camerabewaking op bus- en tramstations –, en ook voor het onderdeel over de oprichting van de veiligheidsdienst moet nog geld worden besteed voor de aanwerving van

32 administratieve personeelsleden teneinde een verschuiving te realiseren van de administratieve taken waardoor de lijncontroleurs meer op het terrein kunnen worden ingezet. Ook voor de ‘communicatie bij incidenten’ wordt gewerkt aan het verder ontwikkelen en implementeren van computergestuurde auditieve boodschappen voor de klant en personeel, de verbetering van de signalisatie aan de 750 hoofdhaltens en dynamische info aan de 750 hoofdhaltens. Dat wordt dus nog uitgevoerd.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord, alvast wat betreft de voertuigen. Dat was natuurlijk niet het hoofditem van mijn vraag. Het ging vooral over de camerabewaking in de busstations. Ik vermoed dat ik een en ander zal terugvinden in de schriftelijke versie van uw antwoord.

Ik kijk uit naar de volgende driemaandelijke rapportering, zeker wat betreft de samenwerking met de gemeenten en steden. U blijft daar een beetje vaag in uw antwoord. Het overleg en de samenwerking met andere vervoersmaatschappijen staat nog in zijn kinderschoenen. Het eerste overleg had plaats eind juni. Het wordt voortgezet tijdens het reces. Het is echt wel aangewezen om te kijken hoe de deskundigheid van de NMBS ter zake kan worden aangewend en hoe er op een doorgevoerde manier kan worden samengewerkt met De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, ik dank u omdat ik op het laatste nippertje nog een aanvullende vraag kan stellen. Ik ben heel tevreden dat binnenkort op alle voertuigen van De Lijn camera's zullen hangen. Hoe is het gesteld met de veiligheid bij de busexploitanten. Zullen zij ook veiligheidscamera's plaatsen. Wat is daar de stand van zaken?

Wat betreft de veiligheid aan de busstations en het plaatsen van camera's, vind ik het al te gemakkelijk om aan de lokale politie van de gemeente te vragen om mee op te treden. Dat is natuurlijk mogelijk, maar ik vind het gemakkelijk. De NMBS heeft ook een spoorwepolitie. Als u aan de lokale politie bijkomende taken vraagt, dan mag u daar wel iets tegenoverstellen. Op dat moment kunnen de politiediensten minder ander werk verrichten. Het is mijn mening dat u daarover nog overleg zult moeten plegen met Binnenlandse Zaken en de gemeenten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Van den Eynde, het zal u niet verbazen dat dit niet mijn mening is. Ik wil daar heel duidelijk in zijn. Er waren redenen voor de vertraging van het plaatsen van camera's op bussen en trams. Ik heb me daar al voor geëxcuseerd. Het is absoluut de opdracht van De Lijn dat de bewaking

op de tram en de bus correct gebeurt en dat dit wordt opgevolgd. Voor alle duidelijkheid, het gaat niet over alle bussen en trams. Het gaat over alle trams en een heel aantal bussen maar bijlange niet allemaal. Het zijn er 750 in totaal. Dat was de afspraak. Er was vertraging, maar die afspraak wordt nu gehonoreerd. We zijn bijna klaar. Dat is onze opdracht en we moeten consequent uitvoeren wat we hadden beslist.

Het dossier van de camera's aan de busstations is iets helemaal anders. We moeten daar eigenlijk niets doen. Dat is openbare ruimte. De openbare ruimte moet worden bewaakt door de lokale besturen, door de lokale politie, eventueel aangevuld met de federale politie. Wie blijft er continu in gebreke? De politiediensten. In eerste instantie de federale politiediensten. De samenwerking met de lokale politiediensten loopt in een heel aantal steden erg goed. Naar aanleiding van het laatste incident hebben we gezien dat de samenwerking in Antwerpen met de lokale politie schitterend verloopt. Er is grote bereidwilligheid om goed samen te werken. In de toekomst zullen we nog een aantal stappen verder zetten. Het overleg loopt nog. De samenwerking met een heel aantal lokale politiediensten verloopt bijzonder goed.

Ik heb al ettelijke malen de vraag gesteld aan mijn collega op het federale niveau voor bijkomend personeel vanuit federale politiediensten. Dit is hun opdracht. Dat geldt ook voor de camera's. Het is al heel wat dat er vanuit de Vlaamse overheid en de budgetten van De Lijn middelen ter beschikking worden gesteld om in camerabewaking te voorzien in busstations. Dat is stricto sensu zelfs niet opdracht van De Lijn. We kunnen hen daarin tegemoet treden en de camera's plaatsen. Het is niet de opdracht om het openbaar domein te bewaken. Ik zal geen politiedienst oprichten binnen De Lijn. We hebben een veiligheidsdienst binnen De Lijn met zeer duidelijke opdrachten. Die dienst is erg gevoelig uitgebreid. De Vlaamse Regering heeft haar verantwoordelijkheid genomen door heel wat extra middelen ter beschikking te stellen van De Lijn om die veiligheidsdienst uit te breiden. We zijn daar volop mee bezig en de resultaten zullen te zien zijn op het terrein. Ook de politiediensten moeten hun werk doen. Het is niet aan De Lijn om het bekijken van de beelden voor zich te nemen. Ik plaats geen camera's als we niet weten dat de lokale of federale politie de beelden zullen bekijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
