

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



Zitting 2005-2006

2 mei 2006

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de snelheidsbeperking voor vrachtwagens	1
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de inning en uitreiking van een wegvignet door de privé-sector in geval van buitenlandse voertuigen die niet aan het Eurovignet zijn onderworpen	3
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de inschakeling van brandstofcelbussen door De Lijn	5
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over flitspalen	8
Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsgaranties bij afbraak van de zogenaamde Nobels-Peelmanbrug te Antwerpen	12
Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verplichte waarborg voor woonbooteigenaars	
Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de situatie van de woonboten	15
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de inspraakprocedure voor de verruiming van de Schelde	21
Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over ongevallen op op- en afritten van autosnelwegen	23
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van het project 'Life Saving Mirror'	25

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van mevrouw Dominique Guns tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de snelheidsbeperking voor vrachtwagens

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, op 6 december 2005 hebben we hier een hoorzitting gehouden over de verlaging van de maximumsnelheid voor vrachtwagens van 90 naar 80 kilometer per uur. Naar aanleiding van de studie die werd gepresenteerd door de VITO, kwamen tal van opmerkingen aan bod. Een centraal element daarbij was dat de studie een theoretische aanpak had gekozen en dat de praktijk uit het oog werd verloren. De klemtoon werd gelegd op de vermindering van de CO₂-uitstoot.

Het maandblad Transporama, dat zich vooral op de transportsector richt, publiceerde in zijn editie van april 2006 een praktijktest met een voertuig dat hetzelfde traject heeft afgelegd aan een snelheid van 90 kilometer per uur en aan 80 kilometer per uur. De afgelegde afstand bedroeg 465 kilometer. Het artikel vermeldt dat er enigszins andere omstandigheden golden bij de verschillende snelheden, maar de afstand bleef dezelfde.

De studie van de VITO sprak over een vermindering van de CO₂-uitstoot met ongeveer 10 percent. De CO₂-uitstoot stond daarbij rechtstreeks in verband met de verbruikte hoeveelheid brandstof. De test van Transporama bracht een verbruiksvoordeel van 3,23 percent aan het licht bij een verlaging van de maximale snelheid. Bij de rit van 465 kilometer aan een maximumtempo van 90 kilometer per uur werd 24,8 liter per 100 kilometer verbruikt, bij 80 kilometer per uur was dat nog 24 liter. Dat betekent een lager brandstofverbruik – en dus ook CO₂-verlaging – van 3,23 percent.

Uit dezelfde praktijktest blijkt ook dat de daling van de gemiddelde snelheid een stijging van de arbeidsduur meebrengt. Men berekende het verschil in duur in aantal minuten tussen 80 en 90 kilometer per

uur. Dat werd gedeeld door het aantal minuten, wat leidde tot het resultaat van 14,05 percent.

Aan de hand van de gegevens van Transporama maakte ik volgende berekeningen. De CO₂-uitstoot daalt met 3,23 percent per vrachtwagen. Om hetzelfde aantal kilometers af te leggen, was er 14,05 percent meer vrachtwagens nodig. De loonkosten stegen navenant. De combinatie van de daling van de CO₂-uitstoot en de stijging van het aantal vrachtwagens, leidde dus tot een vermeerdering van de CO₂-uitstoot van 9,51 percent. De kostprijs van verzekeringen, Eurovignet en verkeersbelasting leidden tot een stijging van 8,18 percent.

Ik heb een vergelijking gemaakt met lageloonlanden die cabbotagevervoer verrichten in België. Ik ben ervan uitgegaan dat de loonkost in België 23 euro per uur bedraagt en in een lageloonland 11,50. Afstand en snelheden waren dezelfde, de verkeersbelasting lag iets lager voor de lageloonlanden, maar vooral het uurloon lag daar veel lager. Een vrachtwagen van een lageloonland bespaarde 1655,10 euro per jaar per vrachtwagen.

Gisteren luisterde ik naar het nieuws op een Nederlandse tv-zender. Nederland heeft een proefperiode ingevoerd om alle auto's 80 kilometer per uur te laten rijden. Vorige week is de regering daarop teruggekomen. De snelheid wordt weer opgetrokken naar 100 kilometer per uur. De files verminderden immers niet, maar vermeerderden zelfs en de winst stond niet in verhouding tot de verlaging van de CO₂-uitstoot. Rond Rotterdam – als ik me niet vergis – werd beslist om de snelheid weer op te trekken.

Mevrouw de minister, hebt u kennis genomen van de praktijktest die werd uitgevoerd door Transporama? Worden dergelijke praktijktests in uw opdracht uitgevoerd? Zal rekening worden gehouden met de economische gevolgen die uit de praktijktest blijken, om de economische impact te berekenen?

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik wil een aanvullende vraag stellen. In een aantal buurlanden is sprake van varia-

bele snelheden, al naargelang de weersomstandigheden. Dat geldt ook voor vrachtwagens. Hoe evalueren die buurlanden dit? Ik moet daar niet noodzakelijk nu al een antwoord op krijgen. Mogelijk kunnen de commissieleden hierover informatie krijgen via het commissiesecretariaat.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik wil eerst en vooral benadrukken dat de Nederlandse situatie niet vergelijkbaar is met de onze. In Nederland rijden de vrachtwagens al aan een snelheid van 80 kilometer per uur, maar daar gaat het over proefprojecten rond steden.

Die projecten zijn inderdaad geëvalueerd. Ik wil dit nog eens bijkomend navragen, maar voor zover ik weet, is daar inderdaad sprake van een niet-positieve evaluatie. Nu zou men eventueel willen proefrijden met een snelheid van 90 kilometer per uur voor personenwagens.

Mevrouw Dominique Guns: Het gaat inderdaad over personenwagens. Gisteren vernam ik via het NOS-journaal dat men opnieuw zou overschakelen naar 100 kilometer per uur. Ik wil daarmee maar aangeven dat de beleidsvoerders hiervan terugkomen.

Minister Kathleen Van Brempt: Dit is echter niet vergelijkbaar. De reden waarom ik een voorstander ben van de verlaging tot 80 kilometer per uur, is net de harmonisatie binnen Europa. In Nederland wordt er eigenlijk al heel lang aan 80 kilometer per uur gereden. Dat Nederlandse pilootproject is voor Vlaanderen echter heel interessant om te volgen, als het gaat over congestieproblemen en de verkeersdoorstroming in steden zoals Antwerpen, Brussel en Gent.

Het artikel in Transporama is me inderdaad bekend, maar helaas heb ik de testresultaten nog niet in mijn bezit. We hebben die opgevraagd. Daar ik er dus nog niet over beschik, is het moeilijk voor mij om me daarover uit te spreken.

Er werden nog geen praktijktests uitgevoerd in mijn opdracht. Wel hebben we ervoor gekozen een studie-bureau de economische impact te laten bekijken met behulp van modeldoorrekeningen. We hebben dat ook gedaan met de ecologische studie en de verkeersveiligheidsstudie.

Door deze modelmatige aanpak via TREMOVE kunnen ook andere elementen dan de rechtstreekse

effecten in overweging worden genomen, zodat we een genuanceerder en vollediger beeld kunnen krijgen. Over een aantal parameters in het model bestaan nog meningsverschillen. Sommige van deze parameters kunnen nog scherper worden gesteld met praktijktests. Ik beweer dus niet dat praktijktests niet zinvol zijn. Dat is zeker niet waar.

Een andere manier om de correctheid van de modelparameters na te gaan, is het inwinnen van advies bij een aantal instanties. Dan denk ik bijvoorbeeld aan universiteiten, die heel wat expertise in huis hebben. Het studiebureau stelt voor om nog een sensitiviteitstoets uit te voeren op basis van de bestaande modelresultaten. Hierbij wordt dus gekeken hoe gevoelig de huidige modelresultaten zijn, in relatie tot een aantal parameters die in een dergelijk model worden ingevoerd.

Daarnaast wordt ook gekeken naar bevindingen van bedrijven die hun wagenpark vrij systematisch aan lagere snelheden dan de toegelaten snelheden laten rijden. Vandaag hebben een aantal transportbedrijven spontaan zelf de snelheidsbegrenzer op 80 kilometer per uur, of een andere lagere snelheid, ingesteld, om op de kosten te besparen. Daardoor kunnen ook de vaststellingen van deze bedrijven zelf over bedrijfseffecten op langere termijn en op de bedrijfsboekhouding in haar geheel goed in beeld worden gebracht. Uit de verslaggeving van de praktijktest in kwestie in Transporama blijken dergelijke praktijken zowel bij buitenlandse als binnenlandse vrachtwagens van toepassing te zijn.

U vroeg me of er rekening zal worden gehouden met de economische gevolgen. In ons beleid moeten we rekening houden met alle mogelijke zinvolle gegevens, en dus ook met de economische gegevens, die politiek moeten worden afgewogen, samen met andere overwegingen, zoals de verkeersveiligheid en ecologische overwegingen. Bij de uitgevoerde praktijktests wordt slechts één geval bekeken, wat aanleiding kan geven tot afwijkingen. Modeldoorrekeningen kunnen zulke afwijkingen uitselecteren. Indien in de praktijktests voldoende gevallen worden bestudeerd, kunnen deze resultaten mee in overweging worden genomen om de modellen zo praktijkgericht mogelijk te laten functioneren. Voorts willen we vooral ook rekening blijven houden met de ervaringen van bedrijven die aan een lagere dan de toegelaten snelheid rijden. Daarnaast willen we ook oog blijven hebben voor de impact op de rijomstandigheden, op de verkeersveiligheid voor de vrachtwagenbestuurders en de overige weggebruikers, en op de luchtverontreiniging, de klimaatverandering en andere milieugevolgen.

De studie die wij hebben besteld, maakt dus geen gebruik van praktijktests. Als er zinvolle resultaten zijn, kunnen die echter natuurlijk mee in overweging worden genomen, samen met de studie. Ik heb de resultaten opgevraagd, en kan me er dus nog niet over uitspreken.

Mijnheer De Meyer, uw vraag is erg interessant. Ik zal dit zeker laten bekijken. Uiteraard heb ik die resultaten nog niet. Mochten er evaluaties hebben plaatsgevonden, zal ik u de informatie die ik terzake heb, laten bezorgen aan het commissiesecretariaat.

De voorzitter: Mevrouw Guns heeft het woord.

Mevrouw Dominique Guns: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik verheer niet dat ik er niet gelukkig mee ben. Het verschil tussen 80 en 90 kilometer werd gemeten op een parcours, en we weten allemaal dat dat niet overeenstemt met de realiteit. Een studiebureau zou moeten werken vanuit praktijkervaringen om berekeningen te maken. Er is een verschil tussen theorie en praktijk.

Bovendien zijn er de economische gevolgen. U kunt immers niet ontkennen dat een lagere snelheid leidt tot minder afgelegde kilometers, wat leidt tot meer arbeidsduur en meer vrachtwagens. We kunnen daar niet naast kijken.

Mevrouw de minister, ik vraag u daarom om aan het studiebureau berekeningen te vragen die zijn gebaseerd op praktijkervaringen, en niet op basis van een zogenaamd theoretisch model. Uw antwoord ontgoocht me een beetje.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Guns, ik begrijp uw vraag, maar een praktijktoets is pas echt zinvol als er meerdere worden gedaan. Eén praktijktoets is echt niet voldoende. Ik stel voor om – zoals besteld werd – rekening te houden met het model en om daarnaast allerhande goede praktijkvoorbeelden op te nemen. Transporama kan een voorbeeld zijn, maar er zijn ook heel wat bedrijven die spontaan hun snelheidsbegrenzer lager instellen. Ook die ervaringen kunnen heel nuttig zijn om te worden opgenomen, want ze zijn heel praktijkgericht.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de inning en uitreiking van een wegenvignet door de privé-sector in geval van buitenlandse voertuigen die niet aan het Eurovignet zijn onderworpen

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, mijn eerste vraag vandaag gaat over het wegenvignet. Daarover werd hier al heel veel gezegd en gediscussieerd. Als antwoord op diverse vragen, onder meer op een vraag van de heer Dehaene, hebt u gesteld dat het vignet op 1 januari 2008 zal worden ingevoerd.

Ondertussen voeren we overleg met de andere gewesten. Het verheugt me dat dit grondig gebeurt. Een vraag werd echter nog niet beantwoord: wie zal alles uitvoeren? In de studie van onder meer de PMV wordt ervan uitgegaan dat de overheid zelf de beste actor is voor het innen en uitreiken van een vignet. Voor de Vlaming is dat een terecht uitgangspunt. De doelstelling is buitenlandse gebruikers mee te laten betalen voor het onderhoud van ons wegennet. Het is evident dat de Vlaming van de overheid een betalingsbewijs of vignet ontvangt in ruil voor de belasting die hij betaalt.

Voor de buitenlandse gebruiker die niet onderworpen is aan het Eurovignet ligt het anders. Er zou onderzocht kunnen worden of de inning en handhaving, naar buitenlands voorbeeld, kan gebeuren door privé-ondernemingen. In het buitenland gaat alles ook gepaard met onderhoud en dergelijke.

Mevrouw de minister, mijn vraag is een beetje filosofisch en heeft tot doel een discussie los te weken. Ik vraag me af of u er als minister van Mobiliteit weet van heeft of binnen de overlegstructuren al werd onderzocht of de inning, uitreiking, controle en handhaving van de buitenlandse voertuigen die niet aan het Eurovignet zijn onderworpen en die gebruik zullen maken van ons wegennet, kunnen gebeuren door een privé-partner. Zo ja, op welke wijze wordt de bedrijfswereld bij de discussie betrokken? Zo neen, waarom gaat u ervan uit dat ook voor de groep buitenlanders de overheid de meest aangewezen actor is om de uitreiking, inning en handhaving te doen?

Vorige week konden we lezen dat Waals minister Daerden niet wil wachten tot 2008 voor de invoer-

ring. Werd de invoeringsdatum besproken tijdens de overlegmomenten? De Waalse gewestregering zegt nu immers dat er geen sprake van is om te wachten tot 2008. Hoe reageert u daarop? Denkt ook u aan een vervroeging, of zult u via overleg nog kunnen bewerkstelligen dat we als één land worden beschouwd en dat de Vlamingen niet als buitenlanders zullen worden beschouwd?

De voorzitter: De heer Dehaene heeft het woord.

De heer Tom Dehaene: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, in het verleden werden inderdaad al een aantal vragen gesteld over het wegenvignet. De meest recente dateert van 6 maart, en u antwoordde toen dat er politiek overleg zou zijn tussen de drie gewesten tegen eind maart. Zodra er een akkoord over de principes zou zijn, zou er een nota worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

In een artikel van Le Soir las ik dat er eind april nog een overleg werd gepland, maar dat volgens uw Waalse collega een akkoord zo goed als klaar is en er enkel nog details moeten worden besproken. Wat is de stand van zaken? Wordt gewerkt aan de nota voor de Vlaamse Regering? Welke richting wordt daarin uitgegaan? Ik heb vernomen dat minister Daerden in het Waals Parlement zich erover beklagde dat het allemaal te traag gaat. Ik ben blij dat de Walen eens vooruit willen gaan en er alle spoed achter willen zetten. Ik pleit ervoor een Belgisch vignet te maken en ernaar te streven dat in te voeren op 1 januari 2008 zoals u vorige maal, weliswaar voorzichtig, hebt bevestigd.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte leden, eerst ga ik in op de PPS en de mogelijke samenwerking met de privé-sector. Dan geef ik de stand van zaken van het dossier op basis van de bijkomende vragen.

De verschillende gewesten samen zoeken naar een formule die zowel effectief en efficiënt is en waar bij de risico's op voorhand zijn ingeschat en waarvan geweten is hoe ze kunnen worden beheerst. De Vlaamse Regering staat achter deze filosofie. De keuze voor privé- dan wel overheidsuitvoering is bijgevolg geen basispremissie in dit dossier, maar moet het resultaat worden van de voorafgaande afspraken waar we nu volop mee bezig zijn.

Het zou kunnen dat de privé-sector een financiële meerwaarde kan bijbrengen, bijvoorbeeld als we daardoor de begininvesteringen buiten de financiële kasstromen van de overheid kunnen brengen. Dat is dan een winst voor de begroting, en daar zijn we allemaal voor. Het zou ook kunnen dat een privé-partner een operationele meerwaarde kan betekenen, waarbij bijvoorbeeld bedrijfservaring uit aanverwante sectoren en/of een operationele synergie kunnen leiden tot gunstiger resultaten. Dat zijn alvast twee redenen waarom de inbreng van een privé-partner zinvol is. In deze context heeft de overheid overigens zelf ook belangrijke operationele voordelen, ik denk niet in het minst aan de handhaving. Om een handhavingsbeleid op poten zetten, is de overheid beter geëquipeerd dan de privé-sector.

Alvorens besprekingen met de privé-sector op te starten, moet de Vlaamse overheid samen met de andere gewesten uiteraard zelf de contouren hebben vastgelegd. Daarom werden eerst de voor- en de nadelen van diverse formules in kaart gebracht binnen de ambtelijke werkgroep die de invoering voorbereidt, en die op continue basis worden doorgesproken met de betrokken kabinetten.

U zult het ongetwijfeld met mij eens zijn dat de slechtste formule er een zou zijn waarbij een wegenvignet wordt geïntroduceerd in slechts een van de gewesten of dat er verschillende soorten wegenvignetten worden ingevoerd in de verschillende gewesten. Dat betekent echter meteen ook dat welk vignet er zal worden ingevoerd en onder welke vorm, onderwerp is van een akkoord van de drie gewesten. Bijgevolg, en alvorens er naar geïnteresseerde partijen in de privé-sector kan worden gestapt, moeten de overheden het eens zijn op welke basis we deze potentiële partijen willen betrekken. Want zelfs al kies je principieel voor PPS of zelfs voor een pure privé-uitvoering, het is een vaststaande regel dat je best zo vroeg mogelijk naar de markt gaat, maar niet voor de overheid zelf klaarheid heeft geschapen.

Ik kom bij de stand van zaken van het dossier. De drie gewesten zitten nu volop in een convergentiefase. Naar mijn aanvoelen kijkt elk gewest onbevangen naar dit dossier, en we houden rekening met elke mogelijke formule. Ik kan u garanderen dat, wanneer het wegenvignet er komt, de rol van de privé-sector heel goed zal worden onderzocht en duidelijk en klaar zal worden gedefinieerd. Dat is weinig concreet, maar meer kan ik u daarover vandaag niet vertellen.

Er is overleg geweest tussen de drie gewesten, en op het einde van deze week is er opnieuw overleg op politiek niveau. We werken aan een nota voor de regering. Dezelfde nota moet naar de drie regeringen van de drie gewesten gaan. Dat maakt het moeilijk. Het is niet moeilijk een eigen nota voor de regering te schrijven door de drie bevoegde kabinetten, het is veel moeilijker om met de drie gewesten samen een en dezelfde nota te schrijven. In die nota moeten op zijn minst de voorwaarden staan waaronder we bijvoorbeeld een studiesyndicaat zullen beginnen. Er zal ook in moeten staan hoe we de verdeling tussen de gewesten zullen oplossen. Het is moeilijk aan het studiesyndicaat te beginnen en geen principeakkoord te hebben over de verdeling van de middelen. Dit is maar één knelpunt.

Ik ben het niet helemaal eens met de manier waarop daar in Wallonië over wordt gecommuniceerd. U kent mijn behoedzaamheid in dit dossier. Ik heb altijd benadrukt dat het een heel complex dossier is dat in al zijn facetten goed zal moeten worden onderzocht. Ik blijf dat zeggen. 1 januari 2008 is een streefdatum. Vanaf die datum hebben we een retroplanning gemaakt waar we ons vrij strikt aan houden.

De administratie heeft een werkbezoek gebracht aan Oostenrijk. Daar werd gezegd dat vanaf het ogenblik waarop de politieke beslissing voor de invoering is genomen en het bestek is uitgeschreven om aan de invoering te beginnen, het nog achttien maanden heeft geduurd voor het vignet er was. Het is maar een voorbeeld, en misschien kunnen we dat sneller doen, maar het geeft aan dat wat men in Wallonië denkt, namelijk dat men vanaf 1 januari 2007 kan starten, niet erg realistisch is. Onze streefdatum is 1 januari 2008, een en ander wordt gekoppeld aan de retroplanning.

Over twee of drie weken moet de nota voor de Vlaamse Regering klaar zijn die dan een beslissing moet nemen. Zoals gezegd, moeten ook de andere gewestregeringen een beslissing nemen.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en het verheugt me ook. Ik vreesde dat er nog niet veel onderzoek was gebeurd over het betrekken van de privé-sector. Ik hoor echter dat dergelijk onderzoek bezig is, en dat is nieuw voor me. Wat de privé-sector beter kan, moet de overheid niet doen.

Ik onthoud ook dat u de timing van 1 januari 2008 realistischer acht dan de Waalse planning. Dat is een

belangrijk statement omdat minister Daerden heeft gezegd dat per jaar dat er wordt gewacht, we miljoenen euro's niet kunnen innen. Ik blijf dit dossier opvolgen.

De heer Tom Dehaene: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. De handhaving is inderdaad erg belangrijk, en er moet dan ook de nodige aandacht aan worden besteed. Ik heb in een nota van minister Van Mechelen gelezen dat de ontvangsten uit het Eurovignet dit jaar lager zijn dan geraamd. Dat onderstreept het belang van handhaving.

U zegt dat de verdeling van de middelen een knelpunt is. Zijn er nog andere knelpunten die voor problemen zorgen tussen de gewesten?

Ik kijk uiteraard uit naar de nota die binnen enkele weken aan de Vlaamse Regering wordt voorgelegd.

Minister Kathleen Van Brempt: Op basis van die nota kunnen we nogmaals uitgebreid stilstaan bij dit onderwerp.

Er zijn nog redelijk wat knelpunten, vooral ook van technische aard. Ik wil ook nog een politiek knelpunt meegeven waarover de Vlaamse Regering zich nog niet heeft uitgesproken: de vorm van het vignet. Het kan gaan om een simpel papieren vignet, maar ook over een meer geavanceerd elektronisch vignet. Het is evident dat als we het snel willen invoeren, we moeten grijpen naar de papieren versie. Het is echter mijn persoonlijke mening dat als we het goed willen invoeren, we rekening moeten houden met de nieuwste technologieën. Het is ook goed dat Vlaanderen inzet op de nieuwste technologie. Over dat politiek discussiepunt met grote impact op de Vlamingen en buitenlanders moet nog worden gepraat.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de inschakeling van brandstofcelbussen door De Lijn

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, dames en heren, ik wil nog even doorgaan op de nieuwste technologieën

in Vlaanderen. Het is erg belangrijk om na te gaan op welke manier kan worden geïnvesteerd in nieuwe technologieën voor de VVM De Lijn.

In uw beleidsbrief staat te lezen dat De Lijn naar alternatieve brandstoffen voor haar wagenpark zoekt. Ik citeer: 'In 2006 zullen er 71 bussen van De Lijn op pure plantenolie rijden. (...) Het volledige wagenpark van De Lijn zal bovendien overschakelen naar een bijmenging van diesel met veresterde biodiesel. (...) De Lijn zal ook deelnemen aan het partnerschap dat onder impuls van busbouwer Van Hool de eerste volledige geïntegreerde bus met brandstofcel ontwikkelt. Door het te ontwikkelen prototype te testen en te monitoren in de normale exploitatie, zet De Lijn een nieuwe stap naar de waterstoftechnologie.'

Ondertussen heeft de Vlaamse bussenbouwer Van Hool echter niet stilgezet. Samen met twee Amerikaanse bedrijven ontwikkelde de constructeur de eerste volwaardige bus met een H₂-brandstofcel. Die is in Californië in dienst genomen waar de meest strenge pollutienormen ter wereld worden gehanteerd waardoor dieselmotoren er worden uitgesloten. U stelde in de beleidsbrief dat u wilde experimenteren met milieuvriendelijke brandstoffen. Het buitenland kende nu echter een wereldprimeur die aan Vlaanderen is voorbijgegaan: een Vlaamse busconstructeur brengt in samenwerking met Amerikaanse firma's bussen in Californië op de markt. De vraag dringt zich dan ook op wanneer ook de VVM De Lijn zulke bussen zal inzetten.

Mevrouw de minister, wat is van het vernoemde partnerschap uiteindelijk concreet gekomen? In welke zin was De Lijn betrokken partij? Werden middelen vrijgemaakt voor de ontwikkeling van een op waterstof aangedreven bus? Was u of de VVM De Lijn op de hoogte van de snelle vooruitgang bij de ontwikkeling en introductie in de VS van de waterstofbus? Is bekend wat de kostprijs is van zo'n brandstofcelbus? Zal De Lijn binnen haar middelen zo'n brandstofcelbus aankopen en als testcase gebruiken voor exploitatie op grote schaal in de toekomst?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, ik wil me graag bij de vraag om uitleg van mevrouw De Ridder aansluiten. Het dossier van de ontwikkeling van alternatieve energiebronnen interesseert me in sterke mate. De toepassing van deze ontwikkelin-

gen in de transportsector zijn absoluut noodzakelijk als we de Kyoto-doelstellingen willen halen.

Verschillende gerenommeerde wetenschappers zijn ervan overtuigd dat onze huidige zoektocht naar biobrandstoffen slechts een tijdelijk en marginaal gegeven is. Tegen 2020 of 2030 zouden we naar grootschalige toepassingen van waterstof moeten streven. Tegen die tijd zouden deze toepassingen technologisch mogelijk moeten zijn.

Ook in Vlaanderen wordt in verband met dit onderwerp veel onderzoek verricht. Het laboratorium vervoerstechnieken van de Universiteit Gent experimenteert met waterstof en met waterstofmengsels in verbrandingsmotoren. De Karel de Grote-Hogeschool heeft een internationaal studieproject opgezet. Bedrijven als Umicore en Solvay investeren sinds vorig jaar tientallen miljoenen euro's in het onderzoek naar waterstofenergie. Volgens mij mag De Lijn niet achterblijven. De Lijn moet op de boot van de technologische vernieuwing springen.

Ik vraag me enkel af of het aankopen van een door een privé-onderneming ontwikkeld product de beste werkwijze vormt. Het is geen toeval dat de eerste waterstofbrandstofcelbussen in Californië zullen rondrijden. Californië heeft de voorbije jaren miljarden dollars in de bijbehorende flankerende maatregelen geïnvesteerd. Deze maatregelen zijn noodzakelijk om dergelijke bussen te laten rijden. Het gaat hier onder meer om de zogenaamde high vision highways, om het onderhoud van de bussen en om de productie en toelevering van waterstof. Aangezien die infrastructuur in Vlaanderen momenteel nog niet voorhanden is, wil ik niet zonder meer voor het aankopen van dergelijke bussen pleiten.

Mijns inziens moet De Lijn zoveel mogelijk haar medewerking verlenen aan de onderzoeksinstituten, aan de universiteiten en zelfs aan de privé-ondernemingen die deze technologie momenteel ontwikkelen. Om de technologie uit te testen, moet De Lijn deze bussen in de normale diensten opnemen en de resultaten onderzoeken. Welke engagementen wil De Lijn momenteel en in de toekomst aangaan om de onderzoeksprojecten in verband met waterstoftoepassingen te ondersteunen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, ik zal eerst even toelichten wat het partnership concreet inhoudt. Het protocol bevindt zich in de

ontwerpfase. Indien een akkoord wordt bereikt, zal de eerste brandstofcelbus in Europa tegen het einde van dit jaar, waarschijnlijk in november 2006, in dienst treden. Gedurende een proefperiode van zes maanden zal deze bus door De Lijn worden geëxploiteerd. Aan de hand van deze test en eventuele hieropvolgende tests wil De Lijn, zonder de dienstverlening aan de reizigers in het gedrang te brengen, de nodige knowhow opbouwen.

Het prototype wordt momenteel door Van Hool geconstrueerd. Wat het gebruik van milieuvriendelijke voertuigen betreft, werkt De Lijn heel nauw met de verschillende constructeurs samen. Zoals ik hier al eerder heb verklaard, is dit voor mij een beleidsprioriteit. De Lijn moet op dit vlak een voortrekkersrol spelen en blijven spelen. Deze samenwerking heeft zich al op verschillende vlakken gemanifesteerd. De Lijn heeft in het verleden reeds twee hybride voertuigen in dienst gehad. In het licht van de kostprijs van de door Van Hool geconstrueerde hybride brandstofcelbus, is het de bedoeling dat De Lijn deze bus least en niet aankoopt.

De Lijn is steeds op de hoogte geweest van de vooruitgang die in de Verenigde Staten is geboekt in verband met brandstofcelbussen. De ontwikkeling van deze bus vormt in feite de basis van de test die, indien een wederzijds akkoord kan worden bereikt, tegen het einde van dit jaar zal aanvangen. Dankzij de initiatieven die in de Verenigde Staten zijn genomen, kan De Lijn tegen het einde van dit jaar klaar zijn om een dergelijke bus te exploiteren. Ik ben dan ook niet van mening dat Vlaanderen een kans heeft gemist of achterop hinkt. Integendeel, de bus die momenteel door Van Hool wordt ontwikkeld, vertegenwoordigt in feite al de volgende en betere generatie brandstofcelbussen.

Ik zal dit even toelichten. De bussen die aan de Verenigde Staten worden geleverd, kunnen in feite met een bouw pakket worden vergeleken. Van Hool heeft in een bestaande busconstructie een brandstofcel ingebouwd. Tegelijkertijd is in de nodige externe engineering en elektronica voorzien. Van Hool is hierbij van een suboptimaal uitgangspunt vertrokken. Het gaat hier om een bestaand chassis. De brandstofcel, de waterstoftank en de elektronica zijn hier later aan toegevoegd. In feite is de brandstoftank ingebouwd in een klassieke bus die hier niet op is voorzien. Dit zijn de bussen die momenteel in de Verenigde Staten rondrijden.

Van Hool werkt momenteel aan een prototype dat hopelijk tegen het einde van het jaar zal kunnen worden uitgetest. De technologie die hierbij wordt gebruikt, is integraal eigendom van Van Hool. De firma ontwerpt een nieuwe, op brandstofceltechnologie gerichte bus. Van bij de aanvang wordt rekening gehouden met alle specificaties voor een op een brandstofcel rijdende bus. Zodoende ontwikkelt Van Hool momenteel de eerste volledig geïntegreerde bus die op een brandstofcel rijdt. Op één uitzondering na zijn alle componenten van Van Hool zelf afkomstig. De brandstofcellen, die ongeveer een kubieke meter groot zijn en met de black box-technologie in vliegtuigen kunnen worden vergeleken, worden door UTC Technologies geleverd. De technologie blijft in handen van deze firma, die inzake de productie van brandstofcellen trouwens wereldleider is. UTC Technologies is de hofleverancier van de NASA en fungeert in dit project als partner van Van Hool. UTC Technologies heeft Van Hool als verspreider van zijn technologie in het openbaar vervoer in Europa uitgekozen. Ik vind dat we hier best trots op mogen zijn. Binnenkort zal Van Hool over een prototype beschikken waarvan het, met uitzondering van de brandstofcel, alle technologische aspecten in eigen handen heeft.

Het project in de VS is dus de rechtstreekse aanleiding geweest voor Van Hool om een volgende stap naar de toekomst te zetten, door zelf een verbeterde en volledig geïntegreerde versie van de Amerikaanse bus te ontwikkelen. Het is aan dit proces dat De Lijn heeft besloten mee te doen. De ontwikkelingskosten worden mee gedragen door minister van Economie Moerman. De voornaamste rol van De Lijn in het project is het testen van het prototype in de normale, doordeweekse exploitatie en het monitoren van de ervaringen hiermee. Die combinatie is uniek.

Mijnheer Vandenbroucke, u vroeg me wat het engagement van De Lijn is. Het is natuurlijk niet aan De Lijn om zelf de technologie te ontwikkelen. Dat gebeurt ook niet in het geval van de puur plantaardige olie. Wel heeft De Lijn zeker een rol te spelen. Die rol bestaat uit het afnemen en in gebruik nemen van die technologie, waarbij in een eerste fase in een pilootproject onder meer wordt nagegaan of dit kan in exploitatie. Daartoe moet De Lijn de nodige inspanningen doen, ook financieel.

Voor de brandstofcelbussen van Oakland werd ongeveer 2,5 miljoen dollar per stuk betaald. Dat is een enorm bedrag. De ontwikkelingskost van het proto-

type bij Van Hool bedraagt 3 miljoen euro voor één bus. Daarom gaan we die leasen in plaats van ze aan te kopen. Daar het gaat over een proefperiode, lijkt dit me de beste werkwijze. Daarna zullen we een en ander goed moeten afwegen. Als die bus ontwikkeld is, zal de prijs wel drastisch dalen, maar hij blijft wel veel hoger dan de huidige kostprijs van een bus. Ik blijf er echter bij dat De Lijn terzake een pioniersrol moet blijven spelen. Misschien brengen de mooie voorbeelden uit de VS over strenge normen voor openbaarvervoers- en andere bedrijven me wel op ideeën.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, een collega stelt hier voor dat deze commissie een werkbezoek zou brengen aan Californië.

Minister Kathleen Van Brempt: Mag de minister dan mee?

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw interessante antwoord. Ik wist niet dat er in november al een proefproject van start zou gaan. Ik juich natuurlijk toe dat een en ander in ontwikkeling is bij Van Hool. Met uw antwoord hebt u een nieuw element aangebracht, namelijk dat dit een primeur zal zijn, daar er voor de eerste keer sprake zal zijn van een geïntegreerde waterstofbus, in tegenstelling tot de bussen in Californië.

Wanneer zal er een evaluatie plaatsvinden? Gebeurt dit na zes maanden?

Minister Kathleen Van Brempt: Ik dacht dat de termijn terzake zes maanden bedroeg, maar ik weet het niet zeker. Ik zal het u laten weten.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over flitspalen

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik zou wat duidelijkheid willen krijgen over het functioneren van flitspalen. Eerder hebt u al geantwoord op schrift-

telijke vragen terzake. Ik haal een aantal elementen uit de beeldvorming aan. Van de 154 flitspalen langs gewestwegen zouden 129 er al twee jaar werkloos bij staan. Ruim 1 op de 3 flitspalen in Limburg zou niet werken. Misschien is dat typisch voor Limburg. Flitsinstallaties moeten regelmatig worden gehomologeerd en geijkt. Als ik me niet vergis, gebeurt dat om de twee jaar. Die expertise bevindt zich blijkbaar in Nederland. Op zich ben ik daar niet tegen, maar op die wijze duren de zaken veel langer. Bij de plaatsing van de flitspalen zou men zich vooral richten op gewestwegen, en dus niet op kruispunten. Lussen in het wegdek blijken voor problemen te zorgen. Ik heb dat onlangs ervaren in mijn eigen gemeente: plots werken die dingen niet meer. Het duurt een hele tijd voor men dat begrepen heeft.

Over de verwerking van de filmrolletjes hebben we het al eens gehad. Dit moet nog gebeuren met behulp van een leesapparaat en manuele verwerking. In Nederland gebeurt dat door middel van het Tobias-systeem. In de discussie over de plaatsing van flitspalen langs autosnelwegen is het erg stil geworden. We hebben hier ook eens een debat gehouden terzake. De enige plaats waar men op dit vlak ervaring bleek te hebben, was Australië. Inmiddels zijn op een aantal Franse autosnelwegen nu ook flitspalen geïnstalleerd, sinds Frankrijk een iets repressiever verkeersbeleid tot stand wil brengen.

Mevrouw de minister, hoeveel en welke soorten flitspalen staan er op dit ogenblik in Vlaanderen, verspreid over de provincies? Hoeveel flitspalen werken er wel en hoeveel niet? Wat zijn de oorzaken van deze slechte werking, en wie is hiervoor verantwoordelijk? Dat is eigenlijk toch wel de belangrijkste vraag. U hebt ooit verklaard dat de dienst Metrologie korte metten zou maken met die problemen. Ik hoop dat dit ondertussen gebeurt. Welke structurele maatregelen worden genomen om deze problemen eindelijk op te lossen? Werden reeds initiatieven genomen om over te schakelen op een on-linesysteem zoals het Nederlandse Tobias-systeem, waarbij er sneller en efficiënter kan worden gewerkt?

Is er nog steeds sprake van flitspalen langs autosnelwegen? Bestaat terzake een duidelijk standpunt? Op basis waarvan kwam dit dan tot stand? We hebben daar heel lang niets meer over gehoord. Blijkbaar was dat indertijd een voorstel van de federale politie.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, ik wil me hierbij aansluiten. Er moet nog heel wat gebeuren om de beeldvorming inzake flitspalen recht te trekken. Zelfs indien de flitspalen goed beginnen te werken, zullen de mensen nog steeds denken dat het een grap is en toch niet werkt. De beeldvorming is heel negatief beïnvloed door alles wat we de voorbije jaren al hebben meegemaakt.

Uit al die berichten trekken de mensen ook vaak de conclusie dat er toch niet wordt gecontroleerd en dat ze dus de verkeerswetgeving niet zo strikt moeten naleven. Dat is minstens even belangrijk. Uit onderzoek blijkt dat de mensen de voorbije maanden iets minder gedisciplineerd de verkeerswet naleven. Dat heeft te maken met de hele discussie over de verkeerswet, die ook is uitgegroeid tot een Belgische grap. Ook daar krijgt iedereen de indruk dat de regels soepeler worden en dat de overheid geen echte houvast biedt. Daarbovenop komt dat geval van de flitspalen. Willen we dat de burgers de wetgeving naleven, dan moet de overheid zorgen voor een goede omkadering. Dat is één element.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, met die laatste opmerking ben ik het volledig eens. De verkeersveiligheid is grotendeels een subjectief gegeven. De mate waarin de Vlaming zich aan de verkeersregels houdt, heeft te maken met zijn inschatting van de pakkans.

We moeten erover waken dat die discussie over de flitspalen er niet toe leidt dat de Vlaming niet meer gelooft dat hij kan worden geflitst en dus de teugels wat laat vieren. De Vlaamse overheid moet het duidelijke en blijvende signaal geven dat die flitspalen er zijn en hun werk moeten doen, en dat mensen de verkeersregels moeten respecteren, zo niet worden ze geflitst.

Zoals u weet, wordt er in Vlaanderen gewerkt met twee types flitspalen: de roodlichtcamera-installaties, of RLC's, en de snelheidscamera's, de SNC's. De RLC's zijn flitspalen ter hoogte van verkeerslichten die naast snelheid ook de roodlichtnegatie controleren. Een aantal bewaakte kruispunten zijn in het beheer van het Vlaamse Gewest. Dat zijn er 70 in Antwerpen, 74 in Limburg, 100 in Vlaams-Brabant, 98 in Oost-Vlaanderen en 61 in West-Vlaanderen.

De SNC's zijn camera's langs gewestwegen die enkel de snelheid controleren. Op enkele uitzonderingen na

werken al deze flitspalen op basis van het dopplerraffect. Het aantal flitspalen in het beheer van het Vlaamse Gewest ziet er als volgt uit: in Antwerpen 35, in Limburg 22, in Vlaams-Brabant 64, in Oost-Vlaanderen 11 en in West-Vlaanderen 22.

Dan was er de vraag hoeveel flitspalen er wel werken, en hoeveel niet. Van de RLC's werken er in Antwerpen 46, in Limburg 48, in Vlaams-Brabant 87, in Oost-Vlaanderen 81 en in West-Vlaanderen 44. Wat de SNC's betreft, liggen de aantallen heel wat lager. Daar is ook een reden voor. In Antwerpen zijn het er 13, in Limburg 6, in Vlaams-Brabant 1, Oost-Vlaanderen 1 en in West-Vlaanderen 0.

Het is belangrijk grondig in te gaan op de oorzaken daarvoor. Voor het feit dat heel wat RLC's op gevaarlijke punten in Vlaanderen niet functioneren, zijn er drie redenen. Een eerste reden zijn de infrastructurele wegenwerken in uitvoering, in het kader van TV3V en het wegwerken van de zwarte punten. Dan worden die camera's immers op non-actief gezet. Een tweede reden is averij als gevolg van aanrijdingen en vandalisme. Een derde reden is die van de werken in uitvoering ter afwerking van de nieuw geplaatste flitspalen. Dit heeft dus allemaal iets te maken met werken die aan de gang zijn of met vandalisme.

Na de beëindiging van de werken en de herhomologatie worden de flitspalen stelselmatig opnieuw in gebruik genomen. Er moet weliswaar rekening worden gehouden met een termijn van een viertal weken voor de opmaak van de homologatieattesten na de homologatie ter plaatse door de dienst Metrologie of het Nederlandse Meetinstituut, waar we ook mee samenwerken. De kruispunten waar al ter plaatse werd gehomologeerd, maar waarvoor er nog geen homologatieattest werd overgemaakt, werden niet in de cijfers van de kruispunten met werkzame RLC's opgenomen.

Het merendeel van de SNC's werd begin 2004 door de dienst Metrologie buiten werking gesteld, omdat er sprake zou zijn van potentiële parasitaire reflecties en daaruit voortvloeiende foutieve registraties. Men zegt me dat dit een slechte meting zou opleveren en dus niet betrouwbaar zou zijn. We kunnen daar oeverloos over discussiëren. Mij is meegedeeld dat het gaat over 1 kans op 100.000. U weet echter dat wij jammer genoeg niet bevoegd zijn voor die dienst, met alle gevolgen van dien.

Om het probleem van potentiële parasitaire reflecties van de snelheidscamera's op basis van dopplerradar

op te lossen, werden de camera's zo omgebouwd dat ze voortaan twee foto's nemen bij elke vaststelling. Een halve seconde na de eerste foto wordt een tweede foto genomen van het gemeten voertuig dat de ingestelde snelheidsgrens heeft overschreden. Door de combinatie van de eerste en de tweede foto kan, via de op het wegdek aangebrachte referentielijnen of het referentiesjabloon, de snelheid van het voertuig worden nagerekend. Deze tweede methode kan door de bediener worden gebruikt als een soort controle bij twijfel over het resultaat van de radar dat op de eerste resultaatfoto gespiegeld staat. Die controle moet garanderen dat er geen fout gebeurt.

De exacte opstellingsvoorwaarden van dit type flitspalen met de bijbehorende referentielijnen moet beschreven zijn in een installatiehandboek dat moet worden opgesteld door de fabrikant en moet worden goedgekeurd door de dienst Metrologie. Aan de definitieve versie van dit handboek wordt momenteel de laatste hand gelegd, zodat midden mei 2006 de eerste opstellingen opnieuw in gebruik kunnen worden genomen. Men meldt me, zij het onder voorbehoud, dat alle snelheidscamera's eind juni opnieuw zouden moeten functioneren.

Om de overtredingen die worden vastgesteld door een toegenomen aantal flitspalen snel en efficiënt te verwerken en het manuele werk tot een minimum te beperken, werd al enkele jaren geleden verwerkingssoftware ontwikkeld. Met deze software neemt de verwerkingscapaciteit bij de lokale politie significant toe met betrekking tot de overtredingen die worden vastgesteld door flitspalen. Op de geheugenkaart van de onbemande camera's worden de gegevens van de vastgestelde overtredingen elektronisch opgeslagen: datum, uur, snelheid, rijvak enzovoort. Door middel van een kaartlezer worden deze digitale gegevens ingelezen en in de verwerkingssoftware geïmporteerd. De kentekens worden uitgelezen op de ontwikkelde negatieven met daartoe bestemde uitleesapparatuur. De verwerkingssoftware biedt de mogelijkheid de locatie van de flitspaal, de maximaal toegelaten snelheid, de wetsartikels van toepassing enzovoort duidelijk te koppelen.

De verwerkingssoftware is geïntegreerd in de platformen van de lokale politiediensten. Van zodra een kenteken wordt ingegeven, kunnen de gegevens van de eigenaar en het voertuig via een link naar de DIV worden opgehaald. Terwijl de kentekens worden uitgelezen, wordt on line gecontroleerd of het voertuig op de foto correspondeert met de omschrijving van het voertuig in de DIV-databanken.

De verwerkingssoftware is aangepast aan de geldende bepalingen die vermeld staan in de omzendbrieven van het college van procureurs-generaal bij de hoven van beroep. Onmiddellijke inningen en processen-verbaal worden in het softwarepakket opgemaakt. Herinneringen worden automatisch gegenereerd.

Het programma vormt bovendien een belangrijke schakel in de elektronische gegevensuitwisseling tussen de systemen van de lokale politie en de politieparketten. Er werden onder meer interfaces gebouwd tussen beide systemen. Gegevens van de overtredingen die werden vastgesteld door flitspalen, kunnen hierdoor digitaal uitgewisseld worden.

Met deze lange uitleg wil ik aantonen dat we op dit vlak al vergevorderd zijn.

Als we flitspalen langs autosnelwegen plaatsen, dan worden ze bij voorkeur uitgerust met digitale camera's. Thans is het gebruik en de transmissie van digitale opnamen in het kader van verkeershandhaving nog niet toegestaan. De heer Vincent Merken, directeur-generaal van de algemene directie Kwaliteit en Veiligheid van de FOD Economie, KMO, Middenstand en Energie, liet onlangs verstaan dat een ontwerp van KB aan de bevoegde minister werd voorgelegd. Het advies van de Raad van State moet nog worden ingewonnen. Dit is alvast een technische reden voor het feit dat er geen snelheidscamera's op de autosnelwegen staan.

We moeten goed onderzoeken of we het politiek wenselijk achten om ze te plaatsen. Ik heb altijd gezegd dat de gewestwegen en het handhaven van de snelheid op gewestwegen onze prioriteit vormen. Dat sluit echter niet uit om met open vizier te kijken naar de mogelijkheden voor de autosnelwegen. Het debat moet nog worden aangevat, maar de plekken waar veel ongevallen gebeuren, zullen onze prioriteit vormen. Dit laatste is dus nog niet uitgeklaard, omdat het nog niet mogelijk is om digitale camera's te plaatsen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, als ik het goed begrijp moeten zowel de RLC's als de SNC's tegen eind juni allemaal goed werken, behalve bij werkzaamheden aan kruispunten. Mevrouw Dua merkte terecht op dat het onrustwekkend is hoeveel camera's niet werken. Ik hoop dat hier een einde aan wordt gemaakt, want het is een belangrijk onderdeel van het verkeersveiligheidsbeleid, en het ondermijnt de geloofwaardigheid van de overheid op dat vlak.

Ik begrijp dat u voor de autosnelwegen wacht op een ontwerp van KB dat toelaat om digitale camera's te plaatsen. Dat zou een grote personeelsbesparing betekenen bij de federale politie, want dan moeten de agenten niet langer acht uur lang op de middenberm tussen de auto's zitten. U stelt dat u zich politiek goed moet bezinnen over deze kwestie. Hoe zal dat gebeuren? Zult u overleg plegen over het al dan niet plaatsen van flitspalen op autosnelwegen? Met wie en wanneer zult u dat doen? De Nederlanders en de Fransen plaatsen er flitspalen. U zegt dat er een technische reden is waarom nog geen beslissing werd genomen, maar natuurlijk is er ook een politieke beslissing nodig. Op welke termijn zal die worden genomen?

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik ben het helemaal met u eens dat het heel slecht is voor de verkeersveiligheid dat veel camera's niet werken. Het is een magere troost dat het niet aan ons ligt. Het toont aan dat zelfs heel technische aspecten van de staatshervorming belangrijk kunnen zijn, denken we maar aan de overheveling van bepaalde diensten in de eerste linie. Als we de dienst die instaat voor het homologeren en de dienst metrologie in eigen handen zouden hebben, zouden heel veel problemen opgelost zijn. Dat is onze politieke prioriteit en vormt het vertrekpunt in het politieke debat over camera's op autosnelwegen.

De heer Jan Peumans: Wanneer zal dat debat plaatsvinden? Wordt het een debat binnen de regering?

Minister Kathleen Van Brempt: Ja.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, het is positief om te vernemen dat alle camera's tegen eind juni zullen werken. Dat is een heel positieve boodschap, al vraag ik me af hoeveel jaren we hier nu al mee bezig zijn. Ik hoop dat u uw beloftes kunt waarmaken. Het zijn immers zware beloftes, want de cijfers zijn onthutsend.

U glimlachte toen u het had over de 'potentiële parasitaire reflecties'. Geen kat begrijpt dat dat de reden is waarom de camera's niet werken. De burger wil dat de camera's werken en dat het probleem wordt opgelost. *(Opmerkingen)*

Als er een camera wordt geplaatst, willen de mensen dat er ook effectief wordt gecontroleerd. We mogen

niet met de mensen hun voeten spelen door heel veel flitspalen te plaatsen, maar ze niet te laten werken.

Heb ik het goed begrepen dat als roodlichtcamera's niet werken, dat te wijten is aan werken? Als dat klopt, dan wordt er heel veel gewerkt. Ik betwist uw gegevens niet, maar bijna de helft van die flitspalen werkt dus niet omdat er wordt gewerkt aan de kruispunten. Ik vind dat een merkwaardig hoog aantal.

De discussie over de snelwegen moet ook in het parlement worden gevoerd. Ik ben het met de heer Peumans eens dat agenten heel vaak controleren op de snelwegen. Ik zie bijgevolg niet in waarom er geen flitspalen zouden worden geplaatst. Ik hoop dat er heel snel politieke duidelijkheid komt, en dat zal worden gekozen voor deze vorm van beveiliging.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw Dua, op een aantal vlakken gaat u wel heel kort door de bocht. Ik heb me voorzichtig uitgedrukt in verband met eind juni. De oplossing is voorhanden en er wordt heel hard gewerkt. Ik heb me heel voorzichtig uitgedrukt en geen garanties gegeven.

Natuurlijk is het niet zo dat alleen omwille van werken de RLC's niet functioneren. Zo moeten de camera's ook regelmatig gehomologeerd worden. Ook is er sprake van vandalisme en aanrijdingen.

Als we opteren voor flitspalen op autosnelwegen, dan zouden ze de controles van de federale politie niet vervangen. Beide controlevormen zijn complementair. Een flitspalenbeleid is gericht op preventie en op het wijzigen van het gedrag van de mensen waardoor de verkeersveiligheid verhoogt. Ik krijg heel vaak brieven van mensen die het schandalig vinden dat controles worden aangekondigd. Flitspalen worden niet verdoken opgesteld: iedereen mag ze zien. We doen dat opdat er zo weinig mogelijk geflitst moet worden. Dergelijke controles moeten complementair zijn aan de acties van de politie.

De heer Jan Peumans: Is de federale politie vragende partij voor het plaatsen van camera's?

Minister Kathleen Van Brempt: De politie heeft de vraag één keer gesteld.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, heb ik het juist gehoord dat het plaatsen van digitale

camera's op autosnelwegen hoofdzakelijk een technisch probleem vormt?

Minister Kathleen Van Brempt: Op federaal niveau moet er nog een KB worden gemaakt dat het mogelijk maakt om digitale camera's te gebruiken in het kader van dit beleid.

Mevrouw Annick De Ridder: Volgens mij gaat de kwestie verder dan een technische aanpassing en moeten hierover nog heel wat politieke debatten worden gevoerd. Er is zeker geen draagvlak bij alle politieke partijen – tenzij ik me sterk vergis.

Minister Kathleen Van Brempt: Men zegt mij dat het KB aan de bevoegde minister werd voorgelegd.

Mevrouw Annick De Ridder: Het is niet louter een technisch probleem, maar ook een politiek probleem.

Minister Kathleen Van Brempt: En u geeft een politiek signaal.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de mobiliteitsgaranties bij afbraak van de zogenaamde Nobels-Peelmanbrug te Antwerpen

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, tijdens de laatste bespreking over de BAM hebt u een aantal duidelijke verklaringen afgelegd over de noodbruggen in de Antwerpse regio en in het bijzonder over de noodbrug op de Leien ter hoogte van de opera die we in Antwerpen de bijnaam 'Nobels-Peelmanbrug' hebben gegeven. Nobels-Peelman was immers de toenmalige geniale constructeur van de brug. De brug staat er meer dan dertig jaar na oprichting nog altijd en komt bijna in aanmerking voor de klassering als monument.

U hebt gezegd dat de brug pas zal worden afgebroken als u over de verkeerstechnische zekerheid beschikt dat de afbraak de verkeerssituatie in de Antwerpse

binnenstad en in omgeving van Antwerpen, niet in het gedrang brengt.

Een hele lobbygroep is toen tegen u in het verzet gegaan. De Lijn was een van de eersten om te zeggen dat er geen vuiltje aan de lucht was. Onmiddellijk na de commissievergadering hebben de mensen van de BAM – want tijdens de commissievergadering bleven ze een beetje stom – hetzelfde gezegd. Ook het Antwerpse stadsbestuur heeft er alles aan gedaan om uw uitspraken een beetje te ridiculiseren. Ik had de indruk dat de Antwerpse bewindvoerders daar uiteindelijk ook in geslaagd zijn. Het Antwerpse stadsbestuur heeft twee extra vergaderingen belegd waarvan één met uw kabinet. In het Antwerps stadsbestuur zitten ook een aantal van uw ideologische geestesgenoten. Zij wilden u natuurlijk wel een eindje volgen, maar uiteindelijk kwam er witte rook uit de schoorsteen van het Antwerpse stadhuis: er werd beslist dat de brug zou worden afgebroken, er werd gezegd dat u het daarmee eens was en er werd verteld dat de studie het stadsbestuur goedgezind was.

Als oppositielid, zowel hier als in Antwerpen, ben ik uiteraard kritisch. Ik heb u daarom de vraag gesteld hoe ver het nu staat. Bestaat er een verkeerstechnische studie die het stadsbestuur in het gelijk stelt? Is het waar dat de afbraak van de brug ter hoogte van de opera, de Nobels-Peelmanbrug, weinig of geen verkeershinder oplevert en zeker niet genoeg om de afbraak tegen te gaan? In hoeverre houdt u woord?

Ik heb ook de Antwerpse schepen van Openbare Werken ondervraagd, de heer Van Campenhout, een VLD'er. Ik heb er hem op gewezen dat hij als lokaal verantwoordelijke het eerste en een beter zicht heeft op de lokale verkeerssituatie. Ik heb hem gevraagd of hij over elementen beschikt die aantonen dat als de brug wordt afgebroken, er geen verkeerschaos zal ontstaan. Ik zal het antwoord van de lokale schepen voorlezen. U kunt daar als minister beter op reageren dan wij allemaal samen. Hij heeft me toen geantwoord: 'De toekomst van de IJzeren Brug' – zo noemt hij de betrokken brug – 'kan vanuit twee scenario's worden bekeken. Een: de brug wordt niet afgebroken en er worden geen bijkomende maatregelen genomen. Hierdoor dreigt er een ernstig capaciteitsprobleem te ontstaan op de as Gemeentestraat-Carnotstraat onder meer door de ingrepen die nu worden uitgevoerd ter hoogte van het Astridplein.' Ik kan dit bevestigen, want die ingrepen zijn op dit moment aan de gang en er is al heel wat hinder.

Hij vervolgt: 'Twee: de brug wordt wel afgebroken en er worden bijkomende maatregelen genomen. Uit de modeldoorrekeningen is gebleken dat bij de afbraak van de brug de capaciteit van het kruispunt kan behouden blijven op 90 percent van de huidige capaciteit zonder dat er congestie optreedt. Dit betekent dat er maatregelen dienen te worden genomen om 10 percent van het verkeer de mogelijkheid te geven een volwaardig alternatief in routekeuze te hebben. Het gaat hier onder meer om het bestendigen van minderhindermaatregelen ten voordele van het openbaar vervoer en aanpassingen van enkele kruispunten op de Singel, Noorderlaan-Groenendaallaan, Noorderlaan-IJzerlaan en IJzerlaan-Schijnpoort.'

De schepen van Openbare Werken spreekt hier van een interessante modeldoorrekening.

De heer Carl Decaluwe: Dit is een puur lokaal probleem over een onnozele brug in Antwerpen.

De heer Jan Penris: Neen, dit dossier is in deze commissie besproken, die onder meer op regelmatige basis een evaluatie van de BAM maakt. Als we vaststellen dat de minister van Verkeer in die commissie interessante uitspraken doet die achteraf door alternatieve meerderheden, ook in dit parlement, worden herroepen, dan is het mijn recht als lid van de oppositie om daar kritische vragen over te stellen.

Een van die vragen is: wat zegt die modeldoorrekening? Bevestigt die wat de lokale schepen van Openbare Werken aangeeft, namelijk dat er maar een probleem zou zijn voor 10 percent van het verkeer? Ondertussen heeft de minister, of iemand anders in zijn omgeving of elders, al elementen van die studie laten uitlekken. De pers geeft nu immers aan dat het probleem ernstiger is dan de lokale schepen van Openbare Werken laat uitschijnen.

Mijnheer de minister, ik wil daarom van u vernemen of u bij het standpunt blijft dat u destijds in deze commissie naar voren hebt gebracht. Wenst u de noodbrug alleen maar af te breken en kunt u ze pas afbreken op het moment dat u zekerheid hebt over de verkeerstechnische mogelijkheden en dat Antwerpen niet in een verkeerschaos zal terechtkomen? Bestaat er een modeldoorrekening die zou zijn opgemaakt door de tijdelijke vereniging SAM, zoals de schepen me zegt? Wat zegt die modeldoorrekening? Bevestigt die wat de schepen zegt of geeft die veeleer de richting aan die we recent in de pers hebben vernomen?

Ik maak ook van de gelegenheid gebruik om over die andere noodbruggen te spreken. Ook daar hebt u uitspraken over gedaan in deze commissie op een moment dat we de BAM mochten evalueren. Toen hebt u gezegd dat u zou beginnen met de afbraak van de noodbruggen in de meest noordelijke en de meest zuidelijke richting en dat u dan zou evalueren. U zou nagaan of die afbraak geen of weinig verkeersproblemen tot gevolg heeft. Pas daarna zou u een afbraakopdracht geven voor de andere overblijvende bruggen. Mijnheer de minister, de noodbruggen in Antwerpen vormen een heikel punt. Wat is momenteel uw standpunt terzake?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de minster, ik ben benieuwd welk model daarop is toegepast. Een brug afbreken, betekent immers automatisch meer conflictpunten creëren, zeker op een traject waar ontzettend veel verkeer de stad in en de stad uit gaat. Ik ben benieuwd naar de inhoud van het resultaat van dat model. Modellen zijn altijd theoretische benaderingen, de realiteit des levens is soms enigszins anders.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, zoals de heer Penris terecht aanhaalt, heb ik al een aantal antwoorden gegeven op vragen in verband met die bruggen. Ik maak een onderscheid tussen de IJzeren Brug op de Leien, door u de Nobels-Peelmanbrug genoemd, mijnheer Penris, en de andere vijf noodbruggen.

Ik geef u de stand van zaken over de noodbrug op de Leien. Ik heb in antwoord op uw vraag gezegd dat ik me zorgen maakte over wat op tafel lag toen u die vraag stelde. Dat betrof het onderzoek van de tijdelijke vereniging SAM in maart. Dat ging ervan uit dat het verkeer op het kruispunt met 10 percent moest worden teruggedrongen ten opzichte van het niveau van eind 2005. Eind 2005 waren de Leien en de Amamtunnel nog onderbroken. Toen heb ik me afgevraagd wat de situatie zou zijn als de brug zou worden afgebroken en of er voldoende was nagedacht over hoe we dit zouden oplossen.

Ik heb dat door mijn administratie laten onderzoeken. Die heeft in een korte periode nagekeken wat de gevolgen daarvan zouden zijn met de verkeersmodellen die de administratie ter beschikking heeft. De studie is uitgevoerd door de heer Peetermans, die ook

in andere dossiers, bijvoorbeeld over het viaduct van Gentbrugge, tekst en uitleg heeft gegeven. Hij heeft er hard aan gewerkt om dit op een vrij korte periode af te werken.

Hij heeft een aantal aanbevelingen gemaakt, die ik u zal overmaken. Er zijn aanbevelingen 'optimalisatie van kruispuntenontwerp': veiligheid; rekening houden met aansluitende kruispunten; overleg met meerdere partijen. Daarnaast zijn er ook aanbevelingen 'planning werken 2006': ten eerste: opgeven capaciteit geeft een reëel risico op zware overlast; ten tweede: risicobeheer, namelijk: coördinatie werken noodzakelijk; is alternatieve opvang met voldoende capaciteit wel mogelijk; circulatieplan rekening houdend met capaciteit moet duidelijk maken of toestand haalbaar is. Dat zijn de conclusies van dat onderzoek.

Op basis van dat onderzoek heeft op mijn kabinet een overleg plaatsgevonden met de ministers Van Mechelen en Van Brempt en de betrokken burgemeester en schepenen. De heer Peetermans heeft alles rechtstreeks toegelicht. De stad heeft gezegd ervoor te zullen zorgen dat er voldoende bijkomende maatregelen zouden komen om het probleem op te lossen. Er is ook afgesproken dat in de stedenbouwkundige vergunning, die ondertussen werd afgeleverd door minister Van Mechelen op 27 april, de nodige garanties zouden worden ingeschreven om dat probleem op te lossen.

Ik heb ook de toekenning van de stedenbouwkundige vergunning bij me. Ik kan er u ook een kopie van bezorgen. Ze bevat een aantal voorwaarden.

Ik zal er enkele citeren.

'Ten eerste: de voorwaarden opgelegd door de afdeling Monumenten en Landschappen dienen te worden nageleefd. Ten tweede: ter hoogte van de linksafbeweging van de tram vanuit de Gemeentestraat naar de Frankrijklei bestaat een conflictsituatie met voetgangers. Hiervoor moet een oplossing worden gezocht samen met de afdeling Wegen en Verkeer Antwerpen. Indien hiervoor een wijziging aan de plannen wordt aangebracht die vergunningsplichtig is, dient hiervoor een nieuwe aanvraag tot stedenbouwkundige vergunning te worden ingediend.'

'Ten vijfde: de andere voorwaarden opgelegd in de collegebeslissingen van de stad Antwerpen van 31

maart 2006 en van 14 april 2006 dienen door de stad Antwerpen in samenspraak met alle betrokken actoren onderzocht te worden op hun effectiviteit en haalbaarheid. Daarenboven moeten zij door de stad Antwerpen vertaald worden in een tijdelijk verkeerscirculatieplan dat de stad Antwerpen blijft onderhouden op zijn minst tot en met de aanvang van de werken aan de tweede fase van de Leien. Met de voorbereidende werken die in het kader van de aanvraag moeten worden genomen, kan reeds worden gestart. De effectieve werken voor afbraak van de brug kunnen echter pas worden opgestart mits het afsluiten van een verbintenis, of convenant, tussen alle betrokken partijen, met name de NV BAM, AWV, De Lijn en de stad Antwerpen. Daarin stellen zij – bedoeld wordt de stad Antwerpen – 'zich garant dat de mitigerende maatregelen die opgenomen zijn in de milieunota, de voorgestelde scenario's door NV BAM, evenals de voorwaarden opgelegd in de collegebeslissingen van de stad Antwerpen van 31 maart 2006 en van 14 april 2006 en hun vertaling ervan in een tijdelijk verkeerscirculatieplan, door de betrokken partijen onderzocht werden op hun effectiviteit en haalbaarheid. Die verbintenis voorziet tevens in duidelijke afspraken betreffende de onderlinge taakverdeling voor een effectieve uitvoering én naleving van deze voorwaarden.'

Op basis van wat wij naar aanleiding van uw vraag hebben laten uitzoeken en berekenen, heeft minister Van Mechelen dit ingeschreven in de stedenbouwkundige vergunning. De afbraakvergunning heeft dus als voorwaarde dat de stad Antwerpen zelf een tijdelijk verkeerscirculatieplan moet ontwerpen, uitvoeren en bijsturen. Dit plan heeft als doel het verkeersaanbod ter hoogte van de Kipdorpbrug terug te brengen tot een niveau dat zonder buitensporige hinder kan worden verwerkt in de nieuwe situatie met verwijderde brug. Met buitensporige hinder wordt bedoeld: het ontstaan van files die bijkomende gevolgen op stroomopwaartse kruispunten hebben en aldus de doorstroming van de Leien of de Gemeentestraat ernstig hinderen.

Uw stelling dat ik door de lobbying, die u zo treffend hebt verwoord, bakzeil zou hebben gehaald, laat ik voor uw rekening. Volgens de studie en de stedenbouwkundige vergunning die is afgeleverd met deze voorwaarden, heeft de stad Antwerpen een vrij belangrijke opdracht om de voorwaarden die in de stedenbouwkundige vergunning zijn ingeschreven, te vervullen. Er moet zelfs een convenant worden gesloten met alle partijen, die moet worden afgele-

verd voor de afbraak. Ik ga ervan uit dat u in deze commissie en ook in Antwerpen van zeer nabij zult volgen of de voorwaarden voldoende zijn ingevuld.

Voor mij gaat het niet om de vraag of die brug moet worden afgebroken. Iedereen ziet wel in dat als de tweede fase van de Leien begint, die brug moet worden afgebroken. De discussie gaat erover wanneer dat moet gebeuren. In Antwerpen is er een consensus om dat zo snel mogelijk te doen, maar dan moet er voldoende capaciteit aanwezig zijn om het verkeer op te vangen. U zult beamen dat dat het effectief en efficiënt uitvoeren is van de vragen die u hier enige tijd geleden hebt gesteld.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, de paastijd is voorbij. Ik behoor niet tot uw strekking, maar ik ken mijn klassiekers genoeg om te weten dat Christus van het sanhedrin naar Pontius Pilatus is verwezen. Hij is uiteindelijk door Pontius Pilatus veroordeeld, die achteraf zijn handen in onschuld heeft gewassen. Ik heb de indruk dat deze brug hetzelfde lot is beschoren. Het sanhedrin heeft die brug veroordeeld om de verkiezingen wat glans te geven. De Pontius Pilatus in dezen heeft zijn handen in onschuld gewassen. Ik ga terug naar het sanhedrin, maar ik heb wat Christus betreft, weinig of geen hoop.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Penris, het is moeilijk om het debat verder te voeren in bijbelse uitspraken. Ik had en heb een zorg die via concrete maatregelen moet worden weggenomen. De stad Antwerpen heeft gezegd dit te zullen doen. Vooraleer de afbraak gebeurt, wordt een convenant opgemaakt. Ik weet niet welke functie u me toebedeelt in uw klassiekers, maar ik voel me noch Jezus Christus, noch Pontius Pilatus, noch Barabas. U maakt deel uit van de Antwerpse oppositie, maar er was vanuit Antwerpen grote vraag om de brug af te breken. De minister van Openbare Werken moet de nodige garanties vragen. Als die worden gegeven, dan is voor mij de kous af. Als die brug echter op een blauwe maandag wordt afgebroken, dan zal ik ze niet in één dag opnieuw kunnen opbouwen, wat dan weer een ander bijbels verhaal is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Gilbert Van Baelen tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de verplichte waarborg voor woonbooteigenaars

Vraag om uitleg van mevrouw Vera Dua tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de situatie van de woonboten

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de voorzitter, terug naar de aardse realiteit. Mijnheer de minister, een klein jaar geleden stelde mevrouw Dua u een vraag om uitleg over de verplichte financiële waarborg waarmee woonbooteigenaars zich geconfronteerd zien als voorwaarde voor het uitreiken van een ligvergunning. Die financiële waarborg, zo blijkt uit uw antwoord, is in eerste instantie bedoeld als saneringsmaatregel. U kondigde ook een overleg aan dat ondertussen heeft plaatsgevonden tussen de vzw Gentse Woonschepen en de NV Waterwegen en Zeekanaal. Toelichting over de juridische basis, de noodzaak om te komen tot een sanering en de verantwoording van het bedrag van de financiële waarborg ontbreken echter nog tot op heden.

Uit de verzekeringscontracten blijkt dat de geëiste waarborg eigenlijk overbodig is, aangezien er bij het afleveren van een ligvergunning een aantal voorwaarden worden opgelegd die de risico's verminderen. Ik denk aan een kopie van de meetbrief, een geldig attest van deugdelijkheid en een attest vanwege de verzekeraar. U antwoordde vorig jaar dat het risico op achtergelaten schepen, verwaarloosde schepen en ongedekte schade daarmee niet wordt opgevangen, maar dit blijkt niet te kloppen. Van complementariteit met de geëiste waarborg kan mijns inziens dus geen sprake zijn. Het is moeilijk om de waarborg die door NV Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) wordt gevraagd, onder te brengen onder een van de zeven punten in artikel 20 van het besluit van de Vlaamse Regering van 2002. Ik kan me dan ook niet van de indruk ontdoen dat wordt gezocht naar een andere vorm van financiering.

Mijnheer de minister, kunt u aantonen dat W&Z volgens haar beheerovereenkomst door de Vlaamse overheid gemandateerd is om autonoom de vergunningsvoorwaarden te bepalen? Dergelijke beheerovereenkomst zou er op dit ogenblik niet zijn. Volstaan de meetbrief, het bewijs van deugdelijkheid

en verzekeringsattest niet om het risico op achtergelaten en verwaarloosde schepen en ongedekte schade te beperken? Op welke manier is een financiële waarborg dan nog complementair en niet gewoon overbodig?

De door W&Z geëiste waarborg van 5.000 euro is buiten proportie. In paragraaf 3 van artikel 20 van het besluit van de Vlaamse Regering wordt de waarborg bepaald aan de hand van kosten. We kunnen dan ook wel stellen dat er een verschil is tussen een boot van 10 meter en één van 20 meter. Indien een woning wordt gehuurd op de woningmarkt, dan staat de huurwaarborg in verhouding tot het huurbedrag dat maandelijks moet worden betaald. Op basis van welke parameters werd de hoogte van het bedrag van de waarborg voor woonboten bepaald? U hebt in uw antwoord op de vraag vorig jaar meegedeeld dat W&Z in overleg zou gaan met de steden om een waarborgregeling in te voeren. Welke steden waren daarbij betrokken? Werden ook de woonbootbewoners betrokken? Hoe is het overleg verlopen?

Mijnheer de minister, het besluit van de Vlaamse Regering geldt natuurlijk voor elke waterweg en elke potentiële ligplaats van een woonboot. Het is misschien in een aantal steden heel duidelijk om het begrip 'woonboot' te definiëren, maar dat is niet overal het geval. In Neerpelt is er een prachtig heringericht haventje. Als een boot daar vijf maanden ligt en dan naar Leopoldsburg vaart om daar nog eens vijf maanden te liggen, waarover spreken we dan? De definitie van 'woonboot' is essentieel. Deze woonvorm begint aan belang te winnen. Er moet dan ook dringend duidelijkheid komen om ongelukken in de toekomst te vermijden.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, we hebben het tien maanden geleden al gehad over de waarborg. We hebben daarover een goed gesprek gehad, en u hebt daar redelijk positief op gereageerd. De vraag is of het Vlaamse Gewest en de steden echt werk willen maken van het wonen op een boot. Zien we het als een alternatieve woonvorm? Willen we dat het goed is geregeld, of willen we die mensen pesten? We staan voor de keuze of we hier op een positieve manier mee omgaan. We moeten het niet stimuleren, maar wel een eigen plaats geven. Op die manier is iedereen in orde en kan iedereen met elkaar in vrede leven, ook met de overheid. Bent u daartoe bereid?

U hebt vorig jaar gezegd dat er overleg zou komen met de betrokkenen, en dat is ook gebeurd. Ik wil

u bedanken omdat u bent ingegaan op deze suggestie. Minder goed nieuws is dat het overleg niets heeft opgeleverd. Die mensen zitten nog steeds met evenveel problemen als daarvoor. Hopelijk zijn we nu op de goede weg, wat allicht uit uw antwoord zal blijken. Zeker de kwestie van de waarborg is niet opgelost. De heer Van Baelen heeft een en ander juridisch op een rij gezet, en daaruit blijkt dat de dit een zeer absurde maatregel is die kant noch wal raakt.

Er zijn echter ook andere problemen die dringend moeten worden uitgeklaard. Zo is er grote onduidelijkheid over wat er moet gebeuren met het afvalwater van deze woonvorm. Iedereen is het er over eens dat die bewoners ervoor moeten zorgen dat er iets gebeurt met hun afvalwater, maar het is allemaal heel onduidelijk. In Nederland is duidelijk geregeld wat kan en wat niet, en aan welke voorwaarden deze mensen zijn onderworpen. Hier geeft de administratie geen eenduidig antwoord. Er worden aan bepaalde woonboten eisen gesteld waar absoluut niet aan kan worden voldaan. In Nederland zijn er bepaalde systemen van IBA toegelaten die hier worden geweigerd om allerlei onduidelijke redenen. Voor mensen die al op een boot wonen, is dat een groot probleem.

Ander knelpunt betreft de aansluiting op nutsvoorzieningen. Ik denk dat u het ermee eens bent dat die mensen van elektriciteit en water moeten kunnen genieten. In de meeste gevallen moeten ze zelf instaan voor hun aansluiting, wat een heel dure gelegenheid is. Dat is niet evident omdat ze maar een vergunning voor drie jaar krijgen. Ze moeten dus een enorm grote investering doen voor de aansluiting, zonder dat ze de garantie hebben dat ze er langer dan drie jaar kunnen liggen. Dat geeft aanleiding tot heel wat vertwijfeling.

Misschien is het een optie om te denken aan een soort aanspreekpunt bij de Vlaamse administratie waar woonbootbewoners terecht kunnen met al hun vragen. Op die manier wordt het overleg niet alleen bestendigd, maar kunnen de bewoners er dagelijks terecht met de problemen die ze ervaren.

Mijnheer de minister, kunt u duidelijkheid schepen over de betwiste waarborgregeling? Ik hoop dat uw antwoord zal zijn dat u afziet van het systeem. De heer Van Baelen heeft duidelijk aangetoond hoe weinig logisch de regeling is. Welke regeling inzake waterzuivering is van toepassing op woonboten? Wat zijn de mogelijkheden voor de bewoners opdat ze op een betaalbare manier voor waterzuivering kunnen zorgen? Vindt u het niet logisch dat als er een aanmeerplan is goedgekeurd door de lokale overheid en

duidelijk is waar de woonboten kunnen liggen, die overheid zelf instaat voor de openbare nutsvoorzieningen? Dat gebeurt ook bij 'gewone' woningen.

Wat is uw visie daarop? Wat denkt u van een centraal aanspreekpunt? Hoe denkt u de problemen op te lossen? Als u een beter alternatief hebt, mij niet gelaten. Kan het overleg worden gestructureerd? Welke rol spelen de lokale overheden hierin? In welke mate zijn ze vragende partij om tot oplossingen te komen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, mevrouw Dua, zoals ik naar aanleiding van uw vorige vraag heb beloofd, had ik op 27 oktober 2005 een overleg met een vertegenwoordiging van de vzw Gentse Woonschepen. Op basis daarvan heb ik mijn administratie de opdracht gegeven om verder met deze vertegenwoordigers rond de tafel te zitten en een alternatief voor de waarborg te onderzoeken. W&Z had de vzw voorgesteld om een volwaardig alternatief voor de huidige waarborgregeling te geven. Het voorstel van de vzw is een uitbreiding van de verzekeringspolis. Uit de besprekingen is evenwel gebleken dat niet alle risico's door een verzekeringspolis kunnen worden gedekt.

Een polis kan bepaalde concrete gevallen, waarbij een boot amtsshalve door de waterwegbeheerder voor baggerwerken, inspecties of onderhoudswerken moet worden verplaatst of indien een schip dreigt te zinken en de eigenaar in gebreke blijft, niet dekken. De vraag is wie in dergelijke gevallen de kosten moet dragen. De waarborgregeling en het hieraan verbonden bedrag van 5.000 euro zijn in het leven geroepen om deze kosten te dekken. De waterwegbeheerder vraagt een waarborg omdat een uitbreiding van de verzekeringspolissen niet voor voldoende dekking kan zorgen. Ik ben nog steeds bereid om andere manieren te zoeken. Zolang we niet over een volwaardig alternatief beschikken, blijft de huidige situatie bestaan. We blijven hierover overleg plegen. We beseffen dat het hier niet louter om een Gents probleem gaat. De waterwegbeheerders zijn al geconfronteerd met de kosten van het wegslepen van boten. Soms blijft de eigenaar nu eenmaal in gebreke. In sommige gevallen is het zelfs niet mogelijk de eigenaar bij de kraag te vatten.

Dit is de ratio legis van de waarborgregeling. We blijven evenwel alternatieven zoeken. De vzw Gentse Woonschepen heeft een aantal alternatieven naar

voren gebracht. De NV Waterwegen en Zeekanaal is van mening dat deze alternatieven de risico's niet voldoende dekken. Dit is het resultaat van het overleg dat tot op heden is gepleegd. Dit betekent niet dat we geen alternatieven blijven zoeken.

Ik heb nagevraagd waarom de waarborg 5.000 euro bedraagt. Er is me verteld dat dit bedrag, gezien de kostprijs van interventies en herstellingen in deze sector, geen onredelijke waarborg is. Interventies op waterwegen vergen immers de inzet van gespecialiseerd materieel, zoals drijvende hijsbokken en pontons. Volgens sommigen is het bedrag asociaal hoog. Uit navraag bij een aantal financiële instellingen blijkt dat het bekomen van een bankwaarborg van 5.000 euro jaarlijks 115 euro kost.

De waterwegbeheerder en de lokale overheden, in het bijzonder de stadsbesturen van Gent en van Brugge, hebben overleg gepleegd. De heer Van Baelen heeft er terecht op gewezen dat zich ook buiten deze twee steden problemen voordoen. Hiervoor moeten we uiteraard ook de nodige oplossingen zoeken.

De algemene discussie over het wonen op boten is hier al eerder aan bod gekomen. Als minister van Openbare Werken bekijk ik dit dossier in eerste instantie vanuit het oogpunt van de waterwegbeheerder. Ik heb reeds vermeld dat het hier om een belangrijke en interessante discussie gaat. Het onderscheid tussen het wonen aan land en het wonen op een boot zou ook binnen het beleidsdomein Wonen aan bod moeten komen.

We mogen natuurlijk niet vergeten dat het water in feite van ons allemaal is. Hoe zuiverder het water is, hoe meer mensen zich aangesproken voelen om op een boot te wonen. Iedereen weet dat het water in de loop van deze legislatuur steeds zuiverder wordt. *(Gelach/ Opmerkingen van mevrouw Vera Dua)*

Mevrouw Dua, u hebt vorige vrijdag zelf kunnen vaststellen dat ik bijkomende maatregelen ten aanzien van de landbouwsector heb getroffen. *(Opmerkingen van de heer Jan Peumans)*

We hebben bilateraal overleg gepleegd met de betrokken lokale overheden over de specifieke problemen die gepaard gaan met de aanwezigheid van woonboten. Ik wil hier nogmaals benadrukken dat we op dit vlak naar een visie streven. De waterwegbeheerder en de betrokken steden willen samen standpunten over woonboten innemen. Mevrouw Dua heeft daar-

net een aantal concrete problemen aangehaald. De steden en gemeenten hebben op dit vlak een belangrijke rol te vervullen. De meeste woonboten liggen in Gent. Het is dan ook begrijpelijker dat de problemen in die stad het duidelijkst en het scherpst worden ervaren. Het stadsbestuur van Gent is evenwel bij het overleg betrokken. Tijdens het overleg proberen we een gezamenlijke beleidsvisie te ontwikkelen. Het is zeker niet de bedoeling dat de Vlaamse overheid op haar eentje vanuit Brussel een visie naar voren schuift.

Mijnheer Van Baelen, de NV Waterwegen en Zeekanaal is een verzelfstandigd agentschap. Ik zal u de teksten over de decretale basis van het agentschap bezorgen. Het verlenen van vergunningen en het innen van waarborgen past perfect binnen de bevoegdheden van de NV Waterwegen en Zeekanaal. Dit agentschap heeft een wettelijke basis om waarborgen te vragen. Hierover kan in feite geen discussie bestaan.

Mevrouw Dua, wat het lozen van afvalwater en de waterzuivering betreft, pleit u niet voor minder strenge maatregelen voor mensen die op een boot wonen dan voor mensen die aan land wonen.

Mevrouw Vera Dua: Ik pleit voor haalbare voorstellen.

Minister Kris Peeters: Ik ga ervan uit dat u niet vindt dat de voorwaarden minder streng moeten zijn voor mensen die op een woonboot wonen.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, kent u de situatie in Gent? Voor de meeste huizen in Gent zijn de voorwaarden ook niet zo streng.

Minister Kris Peeters: Dat heb ik al begrepen. Ik ga er echter niet van uit dat mensen die op een boot wonen en die een pijplijn naar het water hebben zomaar alles mogen doen. Dat zou een eigenaardige situatie zijn.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, mijn vraag is duidelijk. Er moet een oplossing komen. Die oplossing moet een verbetering van de huidige situatie in Gent inhouden. In Gent wordt nog veel rechtstreeks in de waterlopen geloosd.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Dua, ik ga ervan uit we de waterkwaliteit willen verbeteren. Wat het lozen van afvalwater en de waterzuivering betreft, mag de

situatie voor mensen op het vasteland en voor mensen op boten niet verschillen. Op een woonboot is er natuurlijk veel minder ruimte om bepaalde voorzieningen te installeren. Volgens u bestaat hierover onduidelijkheid. Ik kan u nochtans duidelijk zeggen hoe het zit. Het is niet toegelaten onbehandeld afwater te lozen. Het inbouwen van een eigen zuiveringsinstallatie is de meest aangewezen oplossing. Indien dit niet mogelijk blijkt, moet het afvalwater worden opgeslagen. De eigenaar van de boot moet dit afvalwater vervolgens door een erkende ophaler laten ophalen of zijn boot op de riolering laten aansluiten. Deze problematiek is tijdens het bilateraal overleg met de lokale overheden aan bod gekomen. Het is niet de bedoeling de normen of de voorwaarden te verlagen. We moeten rekening houden met de bestaande problemen en de nodige oplossingen zoeken. De rol van de lokale overheden is in dit verband niet onbelangrijk.

Inzake de nutsvoorzieningen zitten we min of meer met hetzelfde probleem. Ik heb deze vraag in feite daarnet al beantwoord. De rol van de lokale overheden is alvast al aan bod gekomen.

De bestaande regeling voor woonboten is eenvoudig. Hetzelfde vergunningstype is voor alle Vlaamse waterwegen van kracht. Overal worden dezelfde voorwaarden gesteld. De waterwegbeheerder fungeert in dit verband als het centrale aanspreekpunt.

Naar aanleiding van het debat dat in deze commissie is gevoerd, heeft overleg met de vzw Gentse Woonsteden en met de lokale overheden plaatsgevonden. Voor de waarborgregeling hebben we nog geen oplossing gevonden, maar we willen er alsnog een alternatief voor vinden. Het probleem van het afvalwater en de nutsleidingen zijn tijdens dit bilateraal overleg eveneens aan bod gekomen.

Dit dossier is nog niet volledig of tot ieders voldoening afgehandeld. Ik sta open voor bijkomende initiatieven die aan de uitgangspunten beantwoorden. Die mogelijkheid bestaat nog steeds, want de deur staat nog steeds open. Dit is voorlopig de stand van zaken.

De voorzitter: De heer Van Baelen heeft het woord.

De heer Gilbert Van Baelen: Gent is het beste voorbeeld, maar zelfs in de liefstallige gemeente Riemst liggen woonboten aangemeerd. Ik veronderstel dat het daar om Nederlanders gaat.

Als ik het goed begrijp, kan de NV Waterwegen en Zeekanaal zelfs zonder beheersovereenkomst waarborgen vragen. Ik ga ervan uit dat dit voor elke waterwegbeheerder in Vlaanderen geldt en dat ze allemaal deze weg zullen inslaan.

Er zijn eigenlijk drie verschillende betrokken partijen, namelijk de waterwegbeheerder, de betrokken stad of gemeente en de particulieren. Verschillende gemeenten beschikken over een eigen reglement, onder meer met betrekking tot de aansluiting van nutsvoorzieningen. Een update lijkt me in dit verband nuttig.

De minister heeft daarnet verklaard dat hij alternatieven voor de waarborgregeling zoekt. Ik wil onmiddellijk al een suggestie naar voren schuiven. Met een bedrag van 5.000 euro kunnen de meeste problemen trouwens toch niet worden opgelost. Indien een schip de kade raakt, is 5.000 euro eigenlijk maar peanuts. Op dat ogenblik biedt de waarborg geen oplossing en zal de NV Waterwegen en Zeekanaal via gerechtelijke weg het verschuldigde bedrag opeisen. Als een schip 100 meter moet worden versleept, vertegenwoordigt 5.000 euro dan weer een gigantisch bedrag. Ik ga ervan uit dat de waarborg enkel wordt aangesproken als de eigenaar zijn verplichtingen niet vervult. Indien zijn boot een beetje moet worden versleept, kan hij hier zelf voor instaan. Als de kosten zeer hoog liggen, volstaat 5.000 euro niet en zal de NV Waterwegen en Zeekanaal naar de rechtbank stappen.

Ik vraag me af waarom de NV Waterwegen en Zeekanaal zich niet tegen dergelijke anomalieën verzekert en de kostprijs van die verzekering niet in de dagelijkse ligprijs verrekent. Voor de enkele gevallen waarvoor er een probleem is en men anders naar de rechtbank moet stappen, is het toch gemakkelijker dat de dienst zich verzekert tegen de uitzonderingsgevallen die niet door de individuele verzekering worden gedekt en de kosten hiervoor verrekent in de individuele ligprijs. Het zal waarschijnlijk niet gaan over 115 euro, de bankwaarborg voor die 5.000 euro, maar over enkele euro's, omdat de risicospreiding heel groot is.

Mijnheer de minister, misschien kunt u dat meenemen als suggestie. Ik begrijp niet dat de dienst de zaak op het individuele niveau bekijkt. Men zou beter vanuit macroniveau naar het individuele geval kijken, want het gaat om heel weinig gevallen.

Mijnheer de minister, de problematiek wonen behoort inderdaad niet tot uw bevoegdheid, maar

het beheer van al onze waterwegen wel. Er is niet alleen een toenemend aantal woonboten, in de ruime betekenis van het woord, maar ook het aantal boten voor pleziervaart neemt gigantisch toe. Die boten varen ook drie, vier of vijf maanden op de Vlaamse waterwegen en worden ook overal geconfronteerd met de problematiek inzake afvoer.

We kunnen streng zijn voor de woonboten die op dezelfde plaats blijven liggen, maar voor de duizenden pleziervaartboten – en de toeristische sector van de boten heeft nog enorme groeimogelijkheden – hebben we andere regels, hoewel ze ook in haventjes aanmeren en alles lozen. Daar is weinig controle op. Mijnheer de minister, ik stel voor dat u ook daarover contact opneemt met de steden en gemeenten en uw verschillende diensten voor waterwegbeheer, want boten in het algemeen verdienen heel wat aandacht.

De voorzitter: Mevrouw Dua heeft het woord.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, ik wil eerst een algemene reactie geven op de discussie over de waarborg, want dat is essentieel voor de mensen. Het valt me op dat uw administratie zegt dat het absoluut geen excessief bedrag is. Ik kan u verzekeren dat voor een aantal mensen 5.000 euro wel een bijkomende last is waarvan ze de zin niet van inzien, zeker als ik de voorbeelden hoor van zaken die niet worden gedekt door een verzekering, zoals baggerwerken en ambtshalve verwijdering.

Ik vind het vreemd dat individuele booteigenaars ervoor moeten opdraaien als er iets misloopt. Ik vermoed dat dat het geval is als ze niet binnen een bepaalde termijn hun boot verplaatsen, maar ik vind dat het bedrag niet in verhouding staat tot de verzekerde materies. Tenzij het gaat om schade, maar dan gaat het om immense bedragen en kan ook die 5.000 euro geen antwoord bieden.

Mijnheer de minister, u zegt dat u alternatieven wilt bekijken. Ik vind dat een heel positieve benadering. Aangezien u nog alternatieven onderzoekt, ga ik ervan uit dat de mensen nu niet moeten betalen. Als ik goed ben geïnformeerd, wordt nu al betaling geëist. Het is goed dat we mogelijke alternatieven onderzoeken, maar ondertussen zouden we de betaling moeten opschorten.

Mijnheer de minister, ik ben het volledig met u eens dat we moeten zorgen voor een goed systeem inzake waterzuivering. Ik heb een aantal brochures over oplossingen die in Nederland zijn gevonden voor

boten waarvoor een eigen waterzuiveringssysteem in de boot onmogelijk is. Het gaat om een drijvend ponton, maar dat wordt door uw administratie geweigerd als vorm van individuele voorbehandelingsinstallatie voor afvalwater. Dat is vreemd. Wat in Nederland wel wordt toegestaan, kan hier niet, terwijl in deze problematiek Nederland toch vooroploopt. Ik vermoed dat het systeem veeleer wordt geweigerd omwille van een te beperkte kennis van zaken. Mijnheer de minister, ik zal u – zonder reclame te maken – in contact brengen met de verschillende producenten, want dat zou een zeer goede oplossing zijn.

Over water en elektriciteit was uw antwoord zeer vaag en onduidelijk. Ik doe een poging om uw antwoord te vertalen in een meer begrijpbare taal. Zegt u dat u het logisch vindt dat woonboten in steden met aanmeerplaatsen kunnen beschikken over water en elektriciteit en dat de aansluiting niet op hun kosten moet gebeuren? Als u zegt dat voor waterzuivering aan de woonbooteigenaars dezelfde eisen worden gesteld als aan mensen die in een huis wonen, moet die logica ook worden doorgetrokken naar elektriciteit en water. Dat betekent dat zij geen enorme investeringen moeten doen om ervoor te zorgen dat ze effectief over water en elektriciteit kunnen beschikken.

Mijnheer de minister, over deze twee punten zou ik graag een iets duidelijker antwoord horen.

Minister Kris Peeters: Mevrouw Dua, u hebt me goed verstaan. Ik pas dezelfde redenering toe als voor mensen die in een bos wonen en een aansluiting voor riolering, elektriciteit en gas willen. Het lijkt me een coherente houding dat er geen verschillende regels gelden, zeker niet voor het naleven van bepaalde normen.

Ik neem akte van uw informatie over de Nederlandse regelgeving. Als u verwijst naar de administratie, veronderstel ik dat u niet de waterwegbeheerder bedoelt, maar de administratie die onder andere de Vlarem-wetgeving moet toepassen en bewaken. Ook voor andere voorstellen die in Nederland van toepassing zijn, zeggen we soms dat onze wetgeving duidelijk is en passen we die ook toe. Ik ga ervan uit dat dat ook in dit geval gebeurt. Ik ben wel bereid om aan de administratie te vragen alles nog eens te bekijken.

Het debat over de waarborg werd ook mee gevoerd vanuit de stad Gent, die hiermee een soort sanering wilde doorvoeren. Er was een overwoekering en er ontstonden heel wat problemen met mensen die soms

wel en soms niet de boten bewoonden. Mijnheer Van Baelen, vanuit Gent hanteerde men deze waarborg-regeling als een manier van sanering. De stad Gent oordeelde dat het instellen van een waarborg van een bepaalde hoogte zou zorgen voor een sanering van de woonbotenproblematiek. Dat is de invalshoek vanuit Gent, maar ik weet niet hoe andere steden en gemeenten de zaak bekijken. De stad Gent ging akkoord met de waarborg van 5.000 euro. Daarover was overleg, want de stad Gent oordeelde vanuit een andere filosofie dat de waarborg best wat hoger mocht zijn.

Ik wil elk alternatief bekijken. Mevrouw Dua, u gaat wel een stap verder en wilt dat er, zolang het alternatief er niet is, geen waarborg wordt gevraagd.

Mevrouw Vera Dua: Op het moment dat u formeel zegt dat er geen alternatief is, kan de waarborg worden gevraagd. Maar als u zegt dat u zoekt naar een alternatief, is het onlogisch de waarborg te doen betalen.

Minister Kris Peeters: Ik zoek naar een alternatief, maar ondertussen is de waarborgregeling wel van toepassing.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de minister, ik stel me toch ernstige vragen bij het gebruiken van de waarborg als element voor sanering.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Van Baelen, dat is de benadering van de stad Gent.

De heer Gilbert Van Baelen: Mijnheer de minister, ik begrijp u, maar de waarborgregeling gebruiken om een sanering door te voeren, slaat als een tang op een varken.

Mevrouw Vera Dua: Mijnheer de minister, u laat zich dan toch misbruiken door de stad Gent. Als de stad Gent een sanering wil doorvoeren via een financieel instrument, moet de stad dat zelf doen en zelf de discussie aangaan. Als de stad Gent Openbare Werken gebruikt om 5.000 euro te laten betalen door de woonbooteigenaars, met als onderliggende toon dat de stad wil dat de prutsers en de armen verdwijnen, vind ik dat beneden alles. Als minister zou ik dat niet laten gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de inspraakprocedure voor de verruiming van de Schelde

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, collega's, de verruiming van de Schelde kwam al vaak aan bod in deze commissie. In december 2005 gebeurde het eerste wapenfeit, meer bepaald de ondertekening van het verdrag over de verruiming van de Schelde door de Nederlandse en de Vlaamse Regering.

Op dit moment loopt de inspraakronde, maar met de start van deze inspraakronde mogen we niet op onze lauweren rusten. We moeten waakzaam blijven, het schema in het oog houden en ervoor zorgen dat we in 2007 de eerste spade in de grond kunnen steken.

De in maart opgestarte inspraakrondes kunnen nog voor heel wat vertraging zorgen. De startnotitie 'Verruiming Vaargeul Beneden-Zeeschelde en Westerschelde' werd voorgesteld. Hierin staat wat de volgende Scheldeverruiming zal betekenen.

Mijnheer de minister, het is opvallend dat er tijdens de voorstelling heel veel vertegenwoordigers van actiegroepen aanwezig waren. Aan Nederlandse zijde vielen een aantal opvallende uitspraken te noteren die ons misschien moeten alarmeren. Toonaangevende vertegenwoordigers van Nederlandse actiegroepen, onder andere van de Zeeuwse Milieufederatie, hebben gezegd dat, met alle procedurele stappen, het louter theoretisch is dat de verdieping in 2007 zou beginnen. 2008 lijkt logischer, zeggen zij. Daar wordt onmiddellijk aan toegevoegd dat men dat ook aan Vlaamse of Belgische zijde weet.

Mijnheer de minister, nu wordt in Nederlandse kringen eindelijk hardop gezegd wat in de wandelgangen al lang werd gefluisterd. Weet u dat ook, of gaat u er nog steeds van uit dat 2007 realistisch is?

Wat zijn de gevolgen voor de Vlaamse haven economie als de verruiming niet in 2007 kan aanvangen? Is het zinvol, om onze standpunten kracht bij te zetten, deze scenario's te laten berekenen, bijvoorbeeld door de Vlaamse Havencommissie binnen de SERV? Wat is de stand van zaken over de opmaak van de milieueffectenrapporten? Eind dit jaar, of uiterlijk begin volgend jaar is de einddatum. Is dat haalbaar? Ik hoop uiteraard van wel.

Wat zijn de eerste reacties aan Nederlandse zijde naar aanleiding van de voorstelling van de startnotitie 'Verruiming Vaargeul Beneden-Zeeschelde en Westerschelde'? Hebt u hierover signalen opgevangen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mevrouw De Ridder, we weten wat de gevolgen zijn. Ik stel voor om geen studies meer te laten uitvoeren, want nog eens studeren, zou ons nog meer tijd doen verliezen. Uw enige zinvolle vraag is uw eerste vraag. Mijnheer de minister, houdt u vast aan het uitgangsscenario, ja of nee?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, we hebben vandaag vernomen dat de Vlaamse vertegenwoordiger bij de Nederlandse ambassadeur zich een beetje ongerust maakt over de antistemming aan Nederlandse zijde. In Nederland begint men in toenemende mate allerlei verhalen te vertellen die zich keren tegen de Vlamingen.

Mijnheer de voorzitter, tijdens de hoorzitting over de Westerschelde werd bij de tijdsplanning gewaarschuwd voor de manier waarop de Nederlanders ermee omgaan. De overheid stelt steeds een timing voorop, maar daar staan andere Nederlanders tegenover die er anders over denken en die mogelijkheden vinden om dit soort procedures veel langer te rekken dan de politici eigenlijk willen. Deze bezorgdheid wil ik hier nogmaals uiten, rekening houdend met de ervaring die we met Nederlanders hebben.

De heer Marc Van den Abeelen: De agenda van de administratie is niet die van de politiek, mijnheer Peumans. Dat hebt u ook al eens gezegd.

De heer Jos De Meyer: Mijnheer de voorzitter, kunt u omschrijven hoe men in Zeeuws-Vlaanderen reageert op de ontpoldering van de Hedwigepolder? Hoe reageert de Nederlandse overheid daarop? Als u daar niet meteen op kunt antwoorden, heb ik er geen probleem mee dat u het antwoord later geeft. Ik hoop wel dat er duidelijkheid komt op korte termijn, dus zeker voor het reces.

Mijnheer Penris, het zou wel interessant zijn dat u dit mee opvolgt, want het heeft grotere consequenties dan u denkt.

De heer Jan Penris: Dat weet ik wel. De commissie-secretaris heeft nog niet zo lang geleden een aanzet van antwoord doorgestuurd.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik ben samen met u bezorgd dat een en ander tijdig wordt uitgevoerd. We hebben in heel wat teksten en zelfs in verdragen de datum van 2007 ingeschreven. Inschrijven is een zaak, realiseren een ander. Ik ga ervan uit dat we er alles aan doen om die datum te doen naleven, wat niet evident is.

We wisten van in den beginne dat 2007 een scherpe datum was. Dit mag er ons niet van weerhouden om met de nodige doortastendheid en met een bepaalde stijl die me eigen is, te zorgen dat dit wordt gerealiseerd en er ook met de Nederlanders over te spreken. Als daar in Zeeland of elders in Nederland bepaalde uitspraken over worden gedaan, dan is het aan mijn Nederlandse collega, minister Carla Peijs, om na te gaan wat daar de ernst en de politieke draagkracht van is in Nederland. Ik voel me niet geroepen om daar uitspraken over te doen of me daarmee te moeien.

Volgens de huidige voorgelegde planning door het consortium Arcadis-Technum, dat instaat voor het MER, zouden de studies tegen eind oktober 2006 beëindigd zijn, zodat tegen eind 2006 het ontwerp van MER kan worden voorgelegd.

De MER-commissie moet toezien op de correcte uitvoering van het MER. De startnotitie beschrijft wat dat MER moet onderzoeken. Tijdens de informatie-avonden in Terneuzen en Antwerpen op respectievelijk 15 en 16 maart werd verduidelijking gegeven bij de startnotitie en konden er vragen worden gesteld. Het verruimingsproject moest technisch verduidelijkt worden. Zo is er de vraag waarom voor schepen met een diepgang van 13,10 meter een waterdiepte van 14,74 meter vereist is. Dat heeft te maken met de kielspeling.

Een andere reactie kwam van een groepering uit Zeeland. Zeeland zou enkel de lasten en geen lusten ontvangen. Dit werd weerlegd aan de hand van de resultaten van de maatschappelijke kosten-batenanalyse.

Inhoudelijk werden over de startnotitie echter geen vragen gesteld. De startnotitie lag ook ter inzage bij de verschillende Scheldegemeenten. Hierdoor konden schriftelijke inspraakreacties, die enkel betrekking mochten hebben op het studiegebied of de gekozen onderzoeksmethode, nog bij de betrokken gemeen-

ten ingediend worden tot ten laatste 7 april 2006. De procedure is dus afgesloten.

Aangezien het om een grensoverschrijdende procedure gaat, worden de Vlaamse en Nederlandse inspraakreacties nu gebundeld. Deze reacties worden dan voorgelegd aan de Schelde-MER-commissie. Deze commissie formuleert richtlijnen over de opzet van het geplande MER-onderzoek. Hierbij zal ze rekening houden met deze inspraakreacties.

De projectleiding van het project Verruiming Vaargeul zal reageren op de inspraakreacties op het moment dat de Schelde-MER-commissie haar richtlijnen publiceert. De publicatie van deze richtlijnen wordt in juni verwacht. Het consortium Arcadis-Technum zal rekening houden met de opgegeven MER-richtlijnen bij de verdere uitwerking van het MER-rapport. Aanvullend geven de gemeenten deze opmerkingen eveneens door aan Proses 2010. Proses 2010 zal deze opmerkingen rapporteren aan de Technische Schelde Commissie.

Alles wordt nog steeds in het werk gesteld om de werken voor de verruiming nog in 2007 aan te vatten. De beschikbare tijd voor het doorlopen van de procedure is zeer krap, in het bijzonder voor wat de Nederlandse procedure betreft. Nederland is juridisch verplicht om de tracéwetprocedure te volgen. Deze procedure is ingewikkeld en bevat een aantal tussenstappen die termijngebonden zijn en verplicht moeten worden gevolgd. De snelheid mag niet als gevolg hebben dat een aantal stappen zou worden overgeslagen.

Door middel van bestuurlijke monitoring moet Proses 2010 erop toezien dat de termijnen worden gerespecteerd. Die mensen rapporteren maandelijks over de vooruitgang en melden eventuele vertragingen en mogelijke oplossingen om ze op te vangen.

Mijnheer de voorzitter, collega's, er zijn op dit moment geen harde elementen om te stellen dat deze datum niet haalbaar is. Ik zeg er meteen bij dat het een erg scherpe timing is, die we heel belangrijk vinden.

De heer Jan Penris: Mijnheer de minister, we zijn sinds 1995 stille vragende partij.

Minister Kris Peeters: Waarmee u allicht wilt zeggen dat 2007 zeker ruim op tijd is. (*Gelach*)

Mijn boodschap is eigenlijk dat we dit verder pogen af te werken met de nodige instrumenten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Het had me ten zeerste verontrust indien u het tegengestelde had gezegd. Ik ga ervan uit dat er nog geen officiële signalen van vertragingen zijn, maar ik vraag u toch het zeer nauwgezet verder te volgen. Overigens twijfel ik er niet aan dat u dat doet, en dat u ook, zodra er zulke signalen zijn, dat ter kennis zult brengen van het parlement.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

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

Vraag om uitleg van de heer Pieter Huybrechts tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over ongevallen op op- en afritten van autosnelwegen

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de voorzitter, mijnheer de minister, bepaalde op- en afritten van autosnelwegen zorgen voor een zeer groot aantal van de ongevallen. Volgens Luc Van Hoof van de verkeerspolitie in Grobeken gebeurt meer dan 30 percent van de ongevallen op de E313 precies op deze op- en afritten.

Recent aangelegde op- en afritten bestaan uit een flauwe langere bocht, terwijl vroeger aangelegde op- en afritten vaak korte in- en uitvoegstroken hebben en korte bochten waardoor chauffeurs moeilijker hun snelheid kunnen aanpassen. Volgens de heer Van Hoof zouden die gevaarlijke op- en afritten opnieuw moeten worden aangelegd. Rechte stukken moeten eruit worden gehaald, en de bochten moeten minder scherp worden gemaakt.

Ook de verlichting zou een niet onbelangrijke rol spelen. Uit de resultaten van een onderzoek uitgevoerd door professor Luc Beaucourt zou blijken dat er veel minder ongevallen gebeuren in onverlichte gebieden. Waar het zicht door de wegverlichting goed is, wordt sneller gereden. Duisternis daarentegen zou de bestuurder langzamer en voorzichtiger doen rijden en ervoor zorgen dat de bestuurder zich beter con-

centreert. Zo zien we weer dat het niet mogelijk is voor iedereen goed te doen. Is er geen verlichting op de op- en afritten, dan zal er wel iemand klagen dat dat onverantwoord is; is die er wel, dan wijst een studie weer uit dat er sneller wordt gereden en dat het dus gevaarlijker is.

Mijnheer de minister, hebt u reeds initiatieven genomen om de gekende gevaarlijke op- en afritten te laten heraanleggen? Uiteraard zal aan die werken een aanzienlijk kostenplaatje hangen. Ze zullen bovendien heel wat hinder met zich meebrengen, maar ongetwijfeld zullen ze ook de veiligheid sterk ten goede komen. Is er reeds onderzoek gedaan naar de invloed van de wegverlichting op het rijgedrag van chauffeurs? Wat zijn daar dan de resultaten van?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik sluit me graag aan bij deze vraag, meer bepaald waar het gaat om het aspect verlichting. De mate waarin onze autosnelwegen moeten worden verlicht, moet niet alleen worden getoetst aan verkeersveiligheidsgegevens, maar ook aan de milieu-impact ervan. Die is zoals u weet niet altijd positief, integendeel. De Vlaamse overheid heeft een aantal jaren geleden op de nieuw aangelegde rechte stukken verschillende types verlichting getest. Ze zouden leiden tot een even grote zichtbaarheid, maar een veel minder grote impact hebben op het milieu door lichtvervuiling. Ook wordt de verlichting om die reden op bepaalde tijdstippen gedoofd.

Mijnheer de minister, kunt u een stand van zaken geven van zulke nieuwe toepassingen?

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer Huybrechts, uw vraag gaat over de E313.

De heer Pieter Huybrechts: Onder meer, ja. Het gaat om alle gevaarlijke op- en afritten van autosnelwegen, maar van de E313 heeft een politiek hoofd gezegd dat meer dan 30 percent van de verkeersongevallen op de op- en afritten gebeurt.

Minister Kris Peeters: Ik zal zeker ingaan op de E313, maar uw tweede vraag is algemener en is bijgetreden door de heer Vandenbroucke.

In verband met de initiatieven die op de gevaarlijke op- en afritten zijn genomen, onderstreep ik voor-

eerst dat het aantal ongevallen er veeleer beperkt is in vergelijking met het totale aantal op gewestwegen – gelukkig maar. Bovendien moet het rijgedrag van de weggebruiker in alle omstandigheden aangepast zijn aan de omstandigheden die zich voordoen. Dat hoeft eigenlijk niet meer gezegd worden.

De situatie op een aantal op- en afritten langs de E313 is echter inderdaad niet ideaal. Mogelijk zijn er trouwens nog andere zulke gevallen. Om die reden is op die op- en afritten signalisatie geplaatst die op mogelijk gevaar wijst. Het gaat daarbij onder meer over bochtpanelen of bochtschilden. Momenteel bestaan er plannen om twee op- en afrittencomplexen van de E313 te heraanleggen. Zo zullen de op- en afritten van het complex Geel-West mee worden heraangelegd in het kader van de werken aan de noord-zuidverbinding. De bochtstralen van de op- en afritten van het complex Massenhoven zullen worden aangepast in het kader van de werken aan de N14 te Zandhoven. Dit project moet nog wel worden opgenomen in een investeringsprogramma. Daar zijn we mee bezig.

Tot slot kan ik u ook nog meedelen dat de Adviesgroep voor Verkeersveiligheid op Gewestwegen, afgekort AVVG, zich momenteel beraadt over de problematiek van de veilige op- en afritten. Zo wordt onder meer onderzocht welke signalisatie het best wordt geplaatst per type bocht. Het probleem is ons dus bekend en we zijn er heel concreet mee bezig, met de zonet vernoemde projecten.

Er zijn me geen onderzoeken bekend naar het rijgedrag van chauffeurs bij wegverlichting. Er is, zoals de voorzitter terecht stelt, wel sprake van een oude studie, uitgevoerd in opdracht van het Vlaamse Gewest door professor Rombouts. Daaruit blijkt dat wegverlichting een veiligheidsverhogend effect heeft. De wegverlichting doet het aantal ongevallen en het aantal nachtelijke zwaargewonden en doden in ons drukke verkeer afnemen. Chauffeurs op verlichte wegen reageren sneller en accurater op potentieel gevaarlijke situaties dan automobilisten die op onverlichte wegen rijden, aldus de studie.

Aan de andere kant kan verlichting automobilisten een vals gevoel van veiligheid geven, waardoor ze sneller gaan rijden. Verlichting speelt ook geen aantoonbare rol in het voorkomen van indommelen achter het stuur. Ik citeer uit de studie: 'Vermoeidheid kent maar één remedie: slapen.' De jongste jaren spitst het onderzoek zich voornamelijk toe op de

invloed van licht op de hersenen. De kleur en hoeveelheid licht hebben duidelijk een invloed, en recent boekt men successen door, bijvoorbeeld bij nacht-arbeid, via licht het bioritme aan de werkomgeving aan te passen. In tests inzake wegverlichting is op dit ogenblik niet voorzien. Dat is ook niet prioritair binnen het beperkte budget waarover ik beschik.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mijnheer de minister, ik dank u voor uw antwoord. Uiteraard ben ik het met u eens dat chauffeurs hun rijgedrag moeten aanpassen aan de omstandigheden. Anderzijds kunnen chauffeurs ook wel eens worden verrast doordat ze een bepaalde op- en afrit minder goed kennen. Laten we hopen dat er in die specifieke gevallen zo snel mogelijk verbetering kan komen.

De heer Jan Peumans, waarnemend voorzitter: Mijnheer de minister, ik veronderstel dat u naderhand nog zult antwoorden op de vraag van de heer Vandenbroucke.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijn vraag ging niet over verkeersveiligheid, maar over de negatieve impact van verlichting op het milieu. De Vlaamse overheid heeft daar onderzoek naar verricht. Op de N49 Antwerpen-Knokke werd een meer milieuvriendelijke verlichting uitgetest. Wat is de stand van zaken daar?

De heer Jan Peumans, waarnemend voorzitter: Ik dacht dat de minister daar al op had geantwoord naar aanleiding van een vraag van de heer De Meyer.

Minister Kris Peeters: Dat debat is inderdaad gevoerd naar aanleiding van besparingen en het effect van de nieuwe belichting. Mocht dat antwoord niet volstaan, wil ik u vragen dat u die vraag opnieuw zou stellen. Dan zal ik nagaan of er ondertussen nog bijkomende elementen aan toe te voegen zijn.

De heer Joris Vandenbroucke: Ik zal me informeren aan de hand van die eerdere vraag. Ik wist niet dat die was gesteld. Ik zal waarschijnlijk niet aanwezig zijn geweest.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de evaluatie van het project 'Life Saving Mirror'

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mijn vraag over de Life Saving Mirror is eigenlijk een herhalingsvraagje.

– *De heer Marc van den Abeelen, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.*

Vorig jaar in april hebt u beslist om een aantal van deze spiegels te laten plaatsen in elke Vlaamse provincie, als testcase. Door die spiegels zouden dodehoekongevallen in de toekomst zoveel mogelijk kunnen worden vermeden. Dat is uiteraard een goede zaak, daar het de veiligheid van weggebruikers zou verbeteren.

Dergelijke spiegels staan momenteel opgesteld in onder meer Harelbeke, Avelgem, Waregem en Tielt. Toen u dit project hebt voorgesteld, hebt u verklaard dat dergelijke spiegels vóór de zomervakantie van 2005 in de vijf Vlaamse provincies zouden worden geplaatst. Na een proefperiode van 1 jaar zou het project een eerste maal worden geëvalueerd. Ook zou worden nagegaan of het project kan worden uitgebreid.

Het is nu 1 jaar later. Op 19 april 2005 hebt u in de commissie al laten doorschemeren dat er na 1 jaar toch al conclusies zouden kunnen worden getrokken over het nut van een dergelijke spiegel en het effect ervan op de veiligheid van de fietsers.

Mijnheer de minister, wat zijn de algemene resultaten van de evaluatie van deze testcase? Beschikt u over die resultaten? Vonden er het voorbije jaar aan de kruispunten waar spiegels werden geplaatst daadwerkelijk minder dodehoekongevallen plaats? Zult u na de evaluatie beslissen dit project te veralgemenen?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, mevrouw De Ridder heeft natuurlijk weer gelijk. Alleen gaat het over een 'levensreddende spiegel' en 'proefopstellingen'. Zij kan ook mooie Nederlandse woorden gebruiken om ons de belangen die zij verdedigt duidelijk te maken.

De voorzitter: Minister Peeters heeft het woord.

Minister Kris Peeters: Mijnheer de voorzitter, dames en heren, ik zal in het Nederlands antwoorden.

Mevrouw De Ridder, ik heb vorig jaar inderdaad aangekondigd dat de spiegels nog voor het zomerreces in elke provincie zouden worden geplaatst voor een testfase. Dat is gebeurd. U bent er vroeg bij om naar de evaluatie te vragen. Dat siert u.

Op de Adviesgroep Voor Verkeerveiligheid op Gewestwegen werd al een eerste evaluatie besproken. Er zijn twee modellen spiegels: verwarmde en niet-verwarmde. Uit waarnemingen blijkt dat het verwarmen van de spiegels ter bestrijding van de aandamping een veeleer beperkte bijdrage levert tot de visuele bruikbaarheid van de spiegels in winterperiodes. Inzake energieverbruik zijn nog geen cijfers beschikbaar, al spreekt het voor zich dat de niet-verwarmde spiegels goedkoper zijn. Als een verwarmde spiegel niet het verwachte of geen aanzienlijk beter effect heeft, lijkt dit mij een belangrijke conclusie.

De mensen van het agentschap Infrastructuur werd gevraagd om ter plaatse een inschatting te maken van het gedrag van de bestuurders en het gebruik van de spiegels. Uit eerste vaststellingen blijkt dat bestuurders nog moeten wennen aan het gebruik en de voordelen die de spiegels bieden. Een verdere communicatie hierover lijkt dan ook aangewezen en wordt gepland, maar daarover meer onder punt 3.

Dit zijn slechts eerste vaststellingen. Ze moeten nog worden aangevuld. Ik heb aangekondigd dat ik een rondvraag zou organiseren bij de transportorganisaties en de automobilistenverenigingen over het nut van de spiegels. Dat zal zeker gebeuren.

Traditioneel duurt de verwerking van ongevalgegevens door politiediensten en het NIS vrij lang. Op dit ogenblik zijn zelfs de cijfers voor 2004 nog niet beschikbaar, laat staan voor 2005 en de eerste maanden van 2006. Momenteel hebben we dan ook nog geen zicht op de resultaten. Om op korte termijn enig zicht te krijgen op de evolutie van deze gegevens, heb ik mijn administratie de opdracht gegeven om bij de lokale politiezones de beschikbare gegevens op te vragen. Ik zal er samen met minister Van Brempt nog eens op aandringen om de ongevalgegevens van de federale politie sneller te kunnen krijgen.

Vermits de voorlopige en grondige evaluaties nog even op zich zullen laten wachten, acht ik het raad-

zaam om nog niet over te gaan tot een veralgemeende plaatsing van deze spiegels. Ik wil eerst voldoende zekerheid over het nut en de effectiviteit van deze spiegels, alvorens op dit vlak een budgettaire inspanning te leveren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank u voor uw antwoord, mijnheer de minister. U kondigt een uitgebreidere evaluatie aan. Wat is de timing daarvoor? Is dat over zes maand of langer?

Minister Kris Peeters: Ik krijg telkens opnieuw vragen over deadlines. Als ik die dan geef, is dat voor u een bijkomend element om mij daar later mee te confronteren. Die evaluatie komt er zo snel mogelijk, mevrouw De Ridder.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de minister, u hebt beloofd dat er na een jaar een evaluatie zou volgen en dat u dan zou beslissen of er al dan niet spiegels bijkomen. Daarom kijk ik met spanning uit naar de echte evaluatie.

De heer Marc van den Abeelen: Het probleem is dat de cijfers van de lokale politiediensten voorlopig niet meer ter beschikking mogen worden gesteld. De lokale politie verkeert in een totale reorganisatie op het vlak van het verzamelen van gegevens over criminaliteit en verkeer en dergelijke. We krijgen daardoor een kloof van bijna een jaar. Sommige zones geven wel de cijfers. Bij de heer Peumans en bij mij kunt u ze opvragen voor onze streek.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
