C26 – OPE3

VLAAMS PARLEMENT

Zitting 2007-2008

16 oktober 2007

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het wegenvignet en wegbeprijzing
Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitspraken van de minister betreffende het rekeningrijden en het uitblijven van een beslissing over een alternatief aanrekensysteem
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken bij de invoering van een wegenvignet
Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitspraken van de minister over rekeningrijden voor vrachtwagens
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de potentie van gps-systemen voor de verkeersveiligheid
Voorstel van resolutie van de heer Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier betreffende de invoering van een 'slimme' kilometerheffing in Beneluxverband
– 1119 (2006-2007) – Nr. 1: voorstel van resolutie
– 1119 (2006-2007) – Nr. 2: verslag hoorzitting/gedachtewisseling 1
Met redenen omklede moties 13

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het misbruik van het DINA-systeem (Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement) 13

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het communicatiebeleid van De Lijn 14

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het beleid ten aanzien van zwartrijders en het nieuw ingevoerde systeem van overlastboetes 16

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het rapport over sluipverkeer in de zuidoostrand van Antwerpen 18

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het toenemend sluipverkeer tengevolge het gebruik van gps 21

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de slechte scores van België inzake verkeersveiligheid 24

Waarnemend voorzitter: de heer Frans Peeters, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, en tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het wegenvignet en wegbeprijzing

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitspraken van de minister betreffende het rekeningrijden en het uitblijven van een beslissing over een alternatief aanrekensysteem

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de stand van zaken bij de invoering van een wegenvignet

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de uitspraken van de minister over rekeningrijden voor vrachtwagens

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de potentie van gps-systemen voor de verkeersveiligheid

Voorstel van resolutie van de heer Eloi Glorieux, de dames Mieke Vogels en Vera Dua en de heren Rudi Daems, Jos Stassen en Jef Tavernier betreffende de invoering van een 'slimme' kilometerheffing in Beneluxverband
– 1119 (2006-2007) – Nr. 1: voorstel van resolutie
– 1119 (2006-2007) – Nr. 2: verslag hoorzitting/gedachtewisseling

(Voortzetting van de bespreking. Verslaggever: de heer Joris Vandenbroucke)

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik heb deze vraag ingediend op 1 augustus. Inmiddels zijn we al half oktober. Mevrouw de minister, ik verwijt u helemaal niet dat u nu pas antwoordt, want de fout ligt bij het parlement. De timing is wel perfect. In de kranten van zaterdag stond dat er een beslissing is genomen over het wegenvignet. Daar zijn ook al reacties op gekomen van mensen die heel boos zijn over uw beslissing.

Ik zal een en ander in een bredere context plaatsen. Op een bepaald moment werd beslist dat het wegenvignet niet zou worden ingevoerd. Dat is gebeurd nadat de vorige minister-president op het Catshuis zijn Nederlandse ambtsgenoot was tegengekomen. Er was natuurlijk heel wat protest. Daarnaast was er echter ook heel fundamentele kritiek van Europa over, onder andere, de compensatie.

Mevrouw de minister, de vraag is natuurlijk wat er verder zal gebeuren. Het voorstel heeft blijkbaar tot doel een soort wegenvignet voor vrachtwagens in te voeren. De vorige keren was er een pleidooi om de zaak op Beneluxniveau aan te pakken. Tot nader order bestaat de Benelux nog altijd uit België, Nederland en Luxemburg.

Een project waar nu veel heisa over wordt gemaakt, maar dat toch aan dit dossier is gekoppeld, is Galileo. Het zou een uitstekend instrument zijn om het probleem op Europees niveau aan te pakken. Er zijn echter heel wat problemen om het project te implementeren.

Ik heb begrepen dat op 27 maart 2007 een ambtelijk Beneluxoverleg heeft plaatsgevonden, met een uitwisseling over de laatste stand van zaken, de knelpunten en de discussiepunten. Er was ook afgesproken dat na de federale verkiezingen een nieuw Beneluxoverleg zou worden georganiseerd. Het Nederlandse kabinet heeft in de regeringsverklaring aangegeven een nieuw systeem van kilometerheffing binnen deze kabinetsperiode – en dat is uiterlijk in 2010 – in te voeren. Dat zou eventueel gefaseerd gebeuren. Ook de raadgevende interparlementaire Beneluxraad heeft een aanbeveling inzake wegbeprijzing aangenomen, waarbij een Benelux- en Europese strategie gevraagd wordt.

Mevrouw de minister, er zijn al heel wat studies uitgevoerd. Een tijd geleden hebben we tijdens een hoorzitting naar een heel interessante uiteenzetting kunnen luisteren van de heer Kirchmann, de topman van Toll Collect. Een van mijn collega's heeft toen gevraagd of dat systeem ook kan worden ingevoerd in België. Hij antwoordde dat er rekening moet worden gehouden met een aantal lokale omstandigheden. Het principe en de technologie is, volgens hem, echter ook hier toepasbaar. Ik denk zelfs dat hij heeft gezegd dat wordt overwogen die technologie ook toe te passen in Oostenrijk. De technologie is gebaseerd op het zogenaamde free

flow system. Het is dus niet ingewikkeld. In Zwitserland verkoopt bijvoorbeeld een gezonde Zwitserse dame een vignet. In Duitsland is dat niet het geval.

Mevrouw de minister, ik hoor nu dat er een vignet voor het vrachtwagenverkeer zou worden ingevoerd. Mijn oorspronkelijke vragen zijn enigszins achterhaald door wat nu wordt geponeerd. Welke studies zullen nu weer worden uitgevoerd? De slimmeriken van een of ander groot bureau waren erin geslaagd over het hoofd te zien dat de compensatieregeling bij de invoering in Duitsland van het wegenvignet voor vrachtwagenvervoer niet kon.

Is het wegenvignet definitief van de baan? Heeft de Vlaamse Regering terzake een formele beslissing genomen? Werd hierover dan ook overleg gepleegd met de Brusselse en Waalse collega's, de heer Smet en de zeer dynamische heer Daerden? Zo ja, welke stappen nemen deze regeringen? Is het onderwerp ter sprake gekomen op het Overlegcomité? Welk overleg heeft plaatsgevonden binnen de Beneluxverband én op Europees niveau? Welke verdere stappen heeft de Vlaamse Regering tot op heden gezet in de richting van wegbeprijzing?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ere wie ere toekomt: de heer Peumans was mij voor. Ik heb mijn interpellatieverzoek pas in september ingediend, toen dat de minister in de krant liet weten dat bepaalde – nieuwe – ideeën gevolgd werden.

Mevrouw de minister, dit is al een oud verhaal. Wij achtervolgen u daar ook mee. Er zijn zo van die dossiers die een hele legislatuur meegaan. Ik vrees dat het dossier over het wegenvignet, rekeningrijden of kilometerheffing er zo een is. U draagt daar zelf een beetje de schuld voor. In uw regeerakkoord hebt u destijds gezegd dat u een systeem zou ontwikkelen om buitenlandse weggebruikers mee te laten betalen voor de infrastructuur die wij ter beschikking stellen. Over de vorm kon nog gedebatteerd worden. Laten we eerlijk zijn, wij waren dat idee wel genegen. Wij zijn een constructieve oppositie en geven toe dat niet alle ideeën uit het regeerakkoord even slecht waren. Dit was een van de betere ideeën. We hebben het idee altijd ondersteund, al was het maar omdat het ook in ons eigen verkiezingsprogramma stond, net zoals het ook in het verkiezingsprogramma van onder meer CD&V stond. We vonden dat het tijd werd om de buitenlandse weggebruikers op een rechtvaardige manier te laten meebetalen voor de wegeninfrastructuur die wij ter beschikking stellen.

Over de vorm van de heffing kan uiteraard altijd worden getwist. Dat hebben we ook gedaan tijdens de afgelopen twee of drie jaar. Dat gebeurde in deze commissie en zelfs in de plenaire vergadering. Eerst was er het idee van de heer Daerden. Hij heeft ons helemaal in het begin van de legislatuur in snelheid gepakt. Hij was gewonnen voor een papieren vignetje, zoals dat ook bestaat in Oostenrijk en Zwitserland en wordt gekocht in het benzinestation of bij een mooie, gezonde dame aan de grens. Dat was het meest simpele, eenvoudige en wellicht ook meest voor de hand liggende idee.

Mijnheer Decaluwe, ik herinner me dat u destijds ook zei: "een papieren vignet, waarom niet?" De commissieverslagen zullen dit vermelden. Ik vond dat u in uw recht was. Ook ik had de formule van het papieren vignet wel willen volgen als dat dienstig was voor Vlaanderen.

De groenen hadden een punt. Ze merkten op dat een papieren vignet – en ik begrijp dat zij de bomen wilden sparen – geen toverformule is. Ze stelden voor om in onze moderne technologische omgeving het alternatief van de slimme kilometerheffing te overwegen. Ze stelden voor om het papieren vignet te vervangen door een elektronisch systeem dat rekening houdt met de manier waarop de wagen die gebruik maakt van onze infrastructuur, het milieu belast. Zo zou een onderscheid kunnen worden gemaakt tussen wagens die milieuvriendelijk zijn en wagens die dat minder zijn en tussen wagens die veel personen vervoeren en wagens die weinig personen vervoeren.

Ook dat denkspoor hadden we gerust willen volgen. Voor ons was het noodzakelijk dat zo'n heffing er kwam en dat we de buitenlandse weggebruikers die gebruik maken van onze wegeninfrastructuur, mee zouden kunnen laten betalen – zoals u trouwens hebt aangekondigd in uw regeerakkoord – via papier of op een slimme manier.

En toen kwam toenmalig minister-president Leterme. Hij heeft veel kwaliteiten, maar een goed onderhandelaar is hij volgens mij niet. *(Rumoer)*

De heer Leterme ging ineens op zijn knieën in Nederland – de Nederlanders waren natuurlijk tegen zo'n heffing –, en hij gaf het idee van de heffing op. Ik heb hem toen gevraagd, zowel in de plenaire vergadering als in één van de commissievergaderingen, wat hij daarvoor in ruil heeft gekregen. Ik vroeg hem of hij toezeggingen of harde garanties had gekregen in andere dossiers waarin Vlaanderen vragende partij is. Ik denk aan de dossiers over de IJzeren Rijn, over de Scheldeverdieping, of over het loodsenverdrag met Nederland. Hij bleef stil. Hij deed een eenzijdige toegeving, net zoals hij in andere dossiers in de toekomst misschien nog zal doen.

Wat bleef er uiteindelijk over? Het papieren vignet hebben we niet, en de slimme heffing voor buitenlandse weggebruikers hebben we evenmin. We gaan nu, als ik de kranten mag geloven, onze vrachtvervoerders

extra belasten door een zogenaamd slimme kilometerheffing in te voeren voor de vrachtwagens. Ik wil wel, maar het gaat niet langer alleen over de buitenlandse vrachtwagens. Als ik de berichten goed heb begrepen, zullen ook de Vlaamse vrachtwagens moeten betalen. Ze zullen moeten betalen zonder compensaties. In het verleden hebben we altijd gezegd dat we een wegenvignet of een slimme kilometerheffing wel willen invoeren, mits compensaties in de nu bestaande belastingstructuren voor de eigen onderdanen. Dat wil zeggen dat we de ingebruikneming van de vrachtwagen of van de personenwagen misschien zullen vrijstellen van fiscale druk. Op dit moment wordt er alleen een bijkomende belasting voorgesteld op Vlaams niveau en misschien ook op het niveau van de Benelux.

Dat betekent maar één ding: de toegang tot Vlaanderen wordt op een eenzijdige manier duurder gemaakt. Het zal ertoe leiden dat onze Vlaamse havens een prijs moeten betalen voor hun ligging. Alle vrachtwagens die met goederen naar Vlaanderen komen of goederen uit Vlaanderen naar het buitenland willen brengen, zullen extra belast worden door onze Vlaamse Regering.

Mevrouw de minister, is dat de optie die u, uitgaande van de stelling dat Vlaanderen het distributieland bij uistek moet zijn, wilt nemen? Mijn optie is het in alle geval niet. Ik heb maar één vraag. Zal de invoering van de belasting, de slimme kilometerheffing voor de vrachtwagens, in uw optiek kostenneutraal zijn of niet? Zult u met andere woorden voor onze Vlaamse vrachtvervoerders ter compensatie voor de nieuwe belasting die u zult heffen, andere taksen afschaffen? Zo ja, welke en hoe?

Als u van plan bent om nogal eenzijdig enkel en alleen het vrachtvervoer in Vlaanderen bijkomend te belasten, dan zult u deze keer in ons geen medestander vinden. We hebben u twee tot drie jaar gevolgd in de denksporen die u had aangekondigd in het initiële regeerakkoord. Maar als het denkspoor nu is om een extra nieuwe belasting eenzijdig op te leggen, doen wij niet meer mee. Ik heb de indruk dat wij niet alleen staan, ook binnen de meerderheid denken sommigen daar zo over.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, collega's, ik heb mijn vraag ingediend in tempore non suspecto, maar ondertussen zijn er al nieuwe verwikkelingen. We weten dat het regeerakkoord daar aanvankelijk heel duidelijk over was. Er stond in dat men een wegenvignet wilde, met als doel de buitenlanders mee te doen betalen voor onze wegeninfrastructuur, zonder dat de prijs omhoog zou gaan voor de Vlaamse gebruikers. Dat was het uitgangspunt van de Vlaamse Regering bij haar aantreden in 2004.

Ondertussen hebben we de controverse met Nederland gehad en met de Europese Commissie, die al dan niet een verbod had uitgesproken over de binnenlandse compensatie. Ik meen nog altijd dat verschuivingen mogelijk waren, maar het is door de minister-president opgevat als een verbod. Nu zitten we in een nieuwe realiteit, die volledig anders is. We zitten niet in een systeem dat een afdoende antwoord biedt op wat we drie jaar geleden hadden vooropgesteld met het wegenvignet. De oorspronkelijke bedoeling was de buitenlandse gebruikers mee te laten betalen. In de nieuwe realiteit wordt voorbijgegaan aan die doelstelling. Het is blijkbaar helemaal niet meer de bedoeling om de buitenlandse gebruikers van onze wegeninfrastructuur mee te laten betalen.

Mevrouw de minister, u hebt deze nieuwe realiteit zeer abrupt aangekondigd in de Vlaamse media als zijnde enkel en alleen gaande in de richting van de transportsector. Het gaat niet meer over hoe we de buitenlandse gebruikers mee kunnen vatten in ons betalingssysteem, maar over hoe we de transportsector zullen laten betalen. Misschien ging het over een zwakke communicatie, ik spreek me daar niet over uit. Als de realiteit anders is, dan zult u dat vandaag wel willen rechtzetten. De communicatie was: we gaan de transportsector raken. In dat verhaal stappen we niet mee. Er is het eurovignetverdrag. Mijnheer Penris, een kleine rechtzetting: het gaat er niet om of we een dubbele belasting zullen opleggen, dat kan zelfs niet. België kan geen nieuw belastingssysteem invoeren als we nog in het eurovignetsysteem zitten. Daarom heb ik onmiddellijk gereageerd op uw uitlatingen in de krant. Uw voorstel riep bij mij meer vragen op dan dat het antwoorden gaf. Als ik zie wat er vrijdag en zaterdag in de kranten is verschenen, blijft dat gevoel van zeer veel vragen en weinig antwoorden bestaan.

Mijn ingediende vragen zijn niet meer actueel, dus zal ik ze herformuleren. Mevrouw de minister, u zegt dat we uit het eurovignetsysteem stappen, want het is niet de bedoeling om dubbel te belasten. Hoe zult u dat als Vlaams minister doen? U kunt dat niet. Hebt u misschien een akkoord met uw Waalse of Brusselse collega, waarvan we niet op de hoogte zijn? Dat lijkt me zeer sterk, aangezien zij per se verder willen gaan met het wegenvignet. Ik zie niet in dat ze van idee veranderd zijn en met u mee zullen nadenken over het rekeningrijden. U kunt niet uit het eurovignet stappen zonder dat u een akkoord hebt met uw collega's uit de andere gewesten.

We willen mee nadenken over een globaal plaatje, maar hoe zult u dat inpassen in de Europese context? Bij mijn weten is er nog geen overleg geweest met Nederland of Luxemburg. Is het de bedoeling om als een eiland midden in Europa, enkel in België, nog eens een apart 'kaske', zoals we in Antwerpen zeggen, te plaatsen in de vrachtwagens? Of hebt u overleg gevoerd waarvan we niet op de hoogte zijn? Het lijkt me

niet opportuun om naast het Duitse systeem, de Nederlanders te laten voortwerken aan een apart systeem voor zowel auto's als vrachtwagens, en bij ons dan een systeem enkel voor vrachtwagens in te voeren, zonder overleg met de buurlanden.

Er is me nog iets helemaal niet duidelijk. Ik denk aan de ruzies over het wegenvignet, namelijk hoe het systeem eruit moest zien, hoe de controle zou zijn en hoe de besteding van de middelen zou gebeuren. Daar lees ik ook bitter weinig over. Is er al een akkoord? Hoe zult u de verdeelsleutel hanteren? Waar gaat de meeropbrengst naartoe? Zal die terugvloeien richting infrastructuur? Ik hoop dat dit zo zal zijn. Onze fractie heeft van in het begin gezegd dat een belangrijk deel van de opbrengsten naar het onderhoud van de infrastructuur moet gaan. Ziet u dat in het kader van sociale herverdeling of het openbaar vervoer? Dat is niet duidelijk gebleken uit uw communicatie.

Hoe staat het met de hervorming van de autobelasting? We hebben steeds gezegd dat we willen meedenken over mobiliteit en over hoe we die belasten en de kosten verdelen. Dat moet volgens ons wel op een eerlijke manier gebeuren, waarbij we afstappen van de forfaitaire taksen en tot een taxatie komen die afhankelijk is van zowel de milieuvriendelijkheid van de wagen als van het gebruik, het rijden tijdens de spitsuren enzovoort. Wordt nog op dat spoor voortgegaan, of wordt het definitief begraven en richt u zich enkel op de transportsector?

Mevrouw de minister, uw voorstel roept heel wat vragen op. Er zijn heel veel onduidelijkheden. Ik had liever gehad dat er op voorhand overleg was geweest. Nu poneert u zomaar een akkoord in de pers, en zullen er nadien nog heel wat struikelblokken opduiken, niet alleen in eigen land, maar ook in de buurlanden. Ik zou dan ook graag snel een aantal verduidelijkingen krijgen.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Collega's, wat in het regeerakkoord van 2004 stond, is intussen achterhaald. Ik wil even in herinnering brengen dat in april 2006 de meerderheid in dit Vlaams Parlement een voorstel van resolutie heeft verworpen dat heel specifiek ging over de invoering van rekeningrijden voor vrachtwagens. Dat voorstel werd in de commissie unaniem weggestemd. U weet dat mijn fractie geen stemrecht heeft, vandaar de unanimiteit. *(Gelach)*

Ik stel vast dat de opvattingen evolueren. In dit geval gaat het dan toch lichtjes de goede richting uit.

Intussen hebben zowat alle stakeholders zich hierover uitgesproken, ook op de hoorzittingen die hier in het parlement plaatsgevonden hebben. Ze laten zich positief uit over de veralgemeende uitvoering van een slimme kilometerheffing, eventueel gefaseerd – eerst voor vrachtwagens, nadien ook voor personenwagens – en zo mogelijk in Beneluxverband, in ruil voor de afschaffing van de vaste kosten van het autobezit.

Al verschillende maanden wordt hierover gecommuniceerd door allerlei organisaties uit het middenveld. Unizo heeft in februari laten weten dat zij het absurd zou vinden mochten we in Vlaanderen een systeem invoeren dat totaal anders is dan het systeem in Nederland. De Minaraad stelt in een oriëntatienota dat het systeem van de slimme kilometerheffing op alle mogelijke facetten het best scoort. De Minaraad stelt voor om die heffing op het hele wegennet in te voeren, eventueel ook gefaseerd. Ik kan u dus volgen wanneer u voorstelt om te beginnen met vrachtwagens, mevrouw de minister, maar dat moet dan wel het perspectief bieden om dat nadien op korte termijn voor alle wagens te kunnen invoeren.

De concrete invulling van een kilometerheffing kan op twee manieren gebeuren. We kunnen kiezen voor een maximale formule, waarbij ook de externe kosten van het wegverkeer aangerekend worden, of we kunnen kiezen voor een budgetneutrale heffing, waarbij de gemiddelde chauffeur evenveel belast wordt als voorheen.

Wij pleiten ervoor om de eventuele opbrengsten van een slimme kilometerheffing te besteden aan beter openbaar vervoer of aan de verlaging van de sociale lasten. In beide gevallen ontstaat op die manier een sociaal herverdelend effect.

Mevrouw de minister, een van uw argumenten tegen een veralgemeende invoering is dat dat niet sociaal zou zijn, maar ik betwist dat. Ook in het dikke rapport van de Minaraad wordt dat ten stelligste tegengesproken. Dat stelt dat de slimme kilometerheffing veruit het meest sociale van alle wegenheffingssystemen is, en zeker socialer dan wat we nu hebben.

U hebt in het verleden gezegd dat werknemers die 's nachts werken, niet met het openbaar vervoer op hun werk raken. Zij móeten wel de auto nemen, en dus is een kilometerheffing asociaal tegenover die mensen, redeneerde u. Dat klopt natuurlijk niet. Als zij 's nachts rijden, rijden ze per definitie buiten de spitsuren. Op dat moment zijn de heffingen veel lager. Zij zullen dus net minder betalen dan in het huidige systeem, waarin ze een vaste bijdrage betalen.

Er is verder sprake van flankerende maatregelen die tegelijk met de slimme kilometerheffing ingevoerd zouden worden. Dat is evident, maar ik heb er tot nu toe weinig over gehoord. Er moet werk gemaakt worden van de ontsluiting van bedrijventerreinen via het openbaar vervoer. Ik weet dat er al dergelijke projecten lopen, maar een slimme kilometerheffing maakt zulke

maatregelen nog dringender. Het is ook nodig om de basismobiliteit in deze zin te evalueren en indien nodig nieuwe prioriteiten te stellen.

Ik wil tot slot opmerken dat er ook een aantal onzichtbare opbrengsten zijn. Ik denk aan het feit dat er minder verkeersopstoppingen zijn, minder luchtvervuiling, minder ongevallen en dus minder verkeersslachtoffers. Dat brengt allemaal aanzienlijke maatschappelijke baten met zich mee. Belangrijke externe kosten worden zo vermeden. Wij zullen dan ook ons pleidooi voor het invoeren van de slimme kilometerheffing in Beneluxverband, samen met Nederland, blijven beklemtonen. Dat kan gerust in fases verlopen. Er kan eerst een leerproces met vrachtwagens worden opgezet om nadien over te schakelen naar personenwagens. De tweede stap, namelijk de personenwagens, moet zeker worden meegenomen. Het maakt duidelijk waar ons voorstel van resolutie over gaat.

Mevrouw de minister, kunt u het voorstel dat u hebt gelanceerd om rekeningrijden voor vrachtwagens in te voeren, nog eens precies toelichten? Wat is het standpunt van de Vlaamse Regering daarover? We hebben verschillende ministers er al van alles over horen zeggen. Toen u uw voorstel lanceerde, zei minister Crevits in de pers dat ze voorlopig geen commentaar zou leveren. Ik veronderstel dat jullie het intussen eens zijn. Ik had graag het concrete standpunt van de Vlaamse Regering gekend.

Waarom is er zoveel verzet tegen de slimme kilometerheffing in Beneluxverband, ook voor personenwagens? In de Standaard van 17 september 2007 zegt u dat als Nederland op de proppen komt met een voorstel over veralgemeend rekeningrijden, wij klaar moeten staan om een tegenbod te doen, net zoals zij neen zeiden tegen ons wegenvignet. Op die manier komen we er nooit. In plaats van tot een gezamenlijk standpunt te komen, tracht u de Nederlanders een neus te zetten en op die manier tegen te werken. Als dit de manier van werken wordt, zullen we er niet geraken.

Ik meen ook begrepen te hebben dat er een akkoord is in de Vlaamse Regering, maar dat de uitvoering pas na 2009 zou plaatsvinden. Welke garanties zijn er voorhanden dat dit effectief zo zou zijn? Ik veronderstel dat er dan op zijn minst al voorbereidende werkzaamheden zullen opstarten en dat wordt samen gezeten met Nederland en Luxemburg. Welke kalender is er afgesproken zodat er effectief en concreet werk van wordt gemaakt?

De concrete invoering wordt in Nederland ook maar voorzien tegen 2011 of 2012. We moeten er wel werk van maken om die nu al voor te bereiden. We moeten niet wachten om contacten te leggen met de Nederlanders en de Luxemburgers.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Er zijn al heel wat vragen over het onderwerp gesteld. Mijn vraag handelt slechts over één aspect dat aansluit bij de slimme kilometerheffing en zal dus kort zijn. We weten dat het gebruik van de gps intussen goed is ingeburgerd. We weten ook dat er een keerzijde aan verbonden is, namelijk dat auto's dwars door dorpskernen gestuurd worden, zeker als het om vrachtverkeer gaat. Daarover zal de heer Van den Heuvel straks een vraag stellen.

Steeds meer bedrijven zetten een stap verder als het om de toepassing van de gps gaat. Ze gebruiken het systeem om het doen en laten van de bedrijfsvoertuigen te volgen. Ook de bussen van De Lijn gebruiken al gps-toepassingen. Recent vernamen we dat in Nederland alle taxi's vanaf 2008 verplicht zijn om een geavanceerde gps-boordcomputer aan boord te hebben. Die zal onder meer de rij- en rusttijden digitaal registreren, maar zorgt er ook voor dat er altijd kan worden nagegaan waar het voertuig zich bevindt, welke verplaatsingen het doet en zo meer.

In eigen land moeten de voertuigen van mesttransporteurs reeds uitgerust zijn met een gps-baken. Met het oog op verkeersveiligheid en verkeersgeleiding draagt een dergelijk systeem, zeker voor het vrachtverkeer, dus heel wat potentieel in zich. Toepassingen in het kader van de huidige discussie over het rekeningrijden lijken nog het interessantste, want de gegevens die verkregen worden uit een dergelijk systeem maken het mogelijk een gedifferentieerde tariefstructuur op te zetten. Het aanmoedigen of ontmoedigen van verkeer op bepaalde wegen op bepaalde momenten wordt dan mogelijk. De weggebruiker zou een factuur op maat kunnen krijgen, en sluipverkeer zou zo op doeltreffende wijze ontmoedigd kunnen worden.

Mevrouw de minister, ziet u toekomst in gps-systemen om in Vlaanderen te komen tot slimme kilometerheffingen? Wordt over het gebruik van gps in de verkeersveiligheid op Vlaams niveau al studiewerk verricht? Wat zijn de conclusies?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik heb heel wat vragen horen stellen die in het verleden al aan bod zijn gekomen.

Mijn fundamentele vraag is al een paar maal opgedoken, en ik hoop dat ik er een duidelijk antwoord op zal krijgen. Mevrouw de minister, is dit een beslissing van de Vlaamse Regering, of is dit een gewone beslissing van deze minister? Betekent dit dan dat het dossier wordt overgebracht naar de minister-president, of zult u dit dossier als minister van Mobiliteit blijven beheren?

Ik heb nog een suggestie. Ik heb documentatie bij elkaar gezocht. Toen het systeem in Duitsland werd ingevoerd,

is men parallel aan de besluitvorming en wetgeving begonnen met een technisch implementatieproces om tijd te winnen. Mijnheer Glorieux, het is dus inderdaad mogelijk tijd te winnen door twee zaken tegelijk te doen: de wetgeving en de technische implementatie.

Bovendien moet de zaak vooruit gaan. In Duitsland is men ook zeer grondig tewerk gegaan. In 1991 is men daar beginnen praten over het systeem, en het werd op 1 januari 2005 ingevoerd. Het heeft dus 14 jaar in beslag genomen. Ik stel voor dat we er niet zo lang aan werken, maar dat we profiteren van al wat op dit gebied is gedaan en geïmplementeerd.

De Nederlandse minister van Verkeer dringt trouwens ook aan op samenwerking met België en Luxemburg. Dat ziet er dus vrij goed uit. Nederland wil een kilometerheffing in de Benelux invoeren. We moeten daarop inspelen.

De voorzitter: De heer Caluwé heeft het woord.

De heer Ludwig Caluwé: Mijnheer de voorzitter, we zouden de discussie over het wegenvignet hier opnieuw kunnen voeren. Doordat Europa geen compensatie toelaat, hebben we dat idee echter moeten afvoeren. Als we er toch mee waren doorgegaan, zou dat een sterke verhoging van de belastingdruk bij onze eigen inwoners betekend hebben.

De regering stelt nu een slimme kilometerheffing voor vrachtwagens voor. Het is evident dat die in de plaats moet komen van het eurovignet. Dat houdt ook in dat er een termijn aan gekoppeld is. We hebben immers twee jaar nodig om het eurovignet op te zeggen. Dat gebeurt niet zomaar van vandaag op morgen. *(Opmerkingen)*

Zoals trouwens in de regeringsbeslissing is opgenomen, lijkt het me ook evident dat de implementatie gebeurt in samenspraak met de buurlanden of buurstreken, met Nederland, Wallonië en Brussel, en dat we eenzelfde systeem kiezen en toepassen. De invoering mag immers niet leiden tot transportconcurrentie en concurrentiebenadeling.

Op termijn kan worden nagegaan of een uitbreiding van het systeem mogelijk is voor personenwagens. We moeten daarbij ook het sociale aspect in rekening brengen. Er zijn nu eenmaal mensen die voor zeer elementaire aangelegenheden verplicht zijn een wagen te gebruiken. Het voorbeeld dat ik voor ogen heb, is dat van de vader of moeder die tot 5 uur werkt en dan – tijdens de spits – wel met de wagen naar de kinderopvang moet om niet te laat te komen. Daar kan niet onmiddellijk een oplossing voor worden geboden. Om een zware belastingverhoging voor die mensen te vermijden, die zelfs zou kunnen leiden tot een werkloosheidsval, moeten we goed kijken wat mogelijk is. Bovendien moet overleg worden gepleegd met de federale overheid, omdat zij verantwoordelijk is voor de accijnzen op brandstof.

Ik ben een van de vele burgers die vaak naar Nederland gaat. Het zou idioot zijn als twee verschillende systemen voor personenwagens zouden worden ingevoerd.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, eerst en vooral ben ik verheugd dat het de bedoeling is de discussie te voeren op Beneluxniveau. In oktober 2005, net twee jaar geleden, heb ik gezegd dat Vlaanderen en België te klein zijn om een dergelijk systeem in te voeren. Mevrouw de minister, u hebt toen gezegd dat u daar rekening mee zou houden.

Toch heb ik enkele vragen over de tarieven. Op jaarbasis moet ongeveer 1.000 euro aan verkeersbelasting worden betaald voor een vrachtwagen. Een eurovignet kost 1.250 euro op jaarbasis. Samen is dat 2.250 euro. Voor een vrachtwagen die enkel in de Benelux rijdt en per jaar maximaal tussen 100.000 en 120.000 kilometer aflegt, zou de kilometerheffing 2 eurocent mogen bedragen. In Duitsland bedraagt die al 12 eurocent per kilometer. Volgend jaar wordt dat bedrag verhoogd tot 13 of 13,5 eurocent. Als we het Duitse tarief overnemen, moet voor die vrachtwagen zes keer meer verkeersbelasting worden betaald.

Ik had begrepen dat de concurrentiepositie van de Vlaamse sector zeker niet in het gedrang mag komen. We moeten dus zeer goed nadenken over de mogelijkheden.

Het is de bedoeling de slimme kilometerheffing te gebruiken als een sturend element voor de mobiliteit. Tijdens de spitsuren neemt het personenverkeer 85 percent van het wegverkeer voor zijn rekening. De overige 15 percent is vrachtverkeer. Als we daar iets aan willen doen, moet worden gezorgd voor zoveel mogelijk alternatieven voor het personenverkeer. Zoals vorige sprekers al hebben gezegd, is Vlaanderen een distributieland. We moeten er dus voor zorgen dat de main ports bereikbaar blijven. Als we Antwerpen, Gent en Zeebrugge onbereikbaar maken voor al dat verkeer, dan zal onze economie daar onmiddellijk onder lijden. We moeten zorgen voor goede alternatieven voor het personenvervoer.

Mevrouw de minister, wat is uw houding ten opzichte van het rekeningrijden en de kilometerheffing? Aan welke timing denkt u? Welke eventuele varianten zijn mogelijk? Voor het vrachtverkeer is de euronorm de gemakkelijkste tarifering. Als morgen echter een verschillend bedrag wordt gevraagd voor de ring rond Antwerpen en de ring rond Brussel, afhankelijk dan nog van het uur, wordt de technische uitwerking wel erg moeilijk. Het is beter een algemeen tarief in te voeren tijdens alle uren. Later kan dan worden nage-

gaan wat de eventuele mogelijkheden zijn voor een andere tarifering naargelang de plaats en het uur. Als we dat niet doen, zal de uitvoering wellicht opnieuw moeten worden uitgesteld.

Iedereen in deze zaal is het er wel over eens dat een slimme kilometerheffing moet worden ingevoerd om ook de buitenlandse weggebruikers mee te laten betalen voor ons wegennet.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mijnheer de voorzitter, er is al heel wat gezegd. Ik kan dus kort zijn.

Mevrouw de minister, ik ben blij dat de Vlaamse Regering eindelijk een beslissing heeft genomen die ons een stapje dichter brengt bij de uitwerking van een belangrijke passage uit het regeerakkoord. Ik ga ervan uit dat iedereen die passage nog altijd even belangrijk vindt als bij het begin van de legislatuur.

Ik ben ook blij dat de Vlaamse Regering wil nagaan of we geen werk kunnen maken van de implementatie van het Duitse systeem. Enkele maanden geleden hebben we hier een zeer interessante hoorzitting gehouden over de invoering van de slimme kilometerheffing. Er is echter maar één plaats waar een systeem operationeel is dat de mogelijkheid biedt om te moduleren, namelijk Duitsland.

Wie het verslag heeft gelezen, zal weten dat de invoering van het Toll-Collectsysteem in Duitsland zo goed als geen tegenwind heeft gekregen van de transportsector. Ze heeft ook geleid tot een duurzame modal shift, tot een vermindering met 10 percent van de lege ritten en een duidelijke verschuiving naar vrachtwagens met een hogere euronormering. Dat zijn allemaal elementen die wij toch ook belangrijk vinden.

Mevrouw de minister, waren er veel alternatieven om over enkele jaren in Vlaanderen een systeem in te voeren? Hebben de Nederlanders al iets op papier staan dat ook maar een begin zou kunnen vormen van een operationeel systeem dat binnen nu en tien jaar kan worden ingevoerd? De Duitse vertegenwoordiger zei dat de Nederlanders al aan het praten waren over een veralgemeende kilometerheffing nog voor de Duitsers iets op papier hadden gezet. We zijn ondertussen al twaalf jaar verder. Nu zou er nog altijd geen systeem worden ingevoerd tegen 2012.

Een Vlaamse Regering die nog een beetje ambitie heeft om deze passage uit het regeerakkoord uit te voeren of daar stappen toe te zetten, kan niet anders dan de huidige beslissing nemen.

Mevrouw de minister, wordt in de principebeslissing van de regering iets gezegd over de gebiedsdekking van een dergelijk systeem? Gps-systemen laten toe om sluipwegen te nemen. Dat zorgt voor overlast. Met het satellietsysteem van de Duitsers is het perfect mogelijk om het volledige Vlaamse wegenvignet op te nemen in een vorm van kilometerheffing. Is dat ook de bedoeling van de Vlaamse Regering? Zal het systeem volledig gebiedsdekkend zijn of niet?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, collega's, we zouden nog heel wat kunnen zeggen over de weg die we samen hebben afgelegd, te beginnen met de discussie over het wegenvignet. Ik zal daar echter niet op ingaan. We weten wat er is gebeurd.

Ik vind het niet zo erg dat de invoering van het wegenvignet een mislukking is geworden. *(Opmerkingen)*

Catalogeer die bemerking maar onder de term 'voortschrijdend inzicht'. *(Gelach)*

Ik heb nooit onder stoelen of banken gestoken dat ik het belangrijk vind dat we tijdens deze legislatuur stappen vooruit zetten op het vlak van wegbeprijzing. Niets doen, is geen optie. We moeten wel heel gematigd zijn als we het hebben over timing, modaliteiten. Er is nog heel wat werk, want het gaat over een nieuwe beslissing.

Het dossier over het wegenvignet kan echter pas opgeborgen worden als we een nieuwe stap zetten. Voor alle duidelijkheid, tijdens deze legislatuur is dat dossier in elk geval van de baan: we gaan daar niet meer verder mee. Sommigen zullen vinden dat eerst overleg moet worden gepleegd met de andere gewesten en met Nederland. De Vlaamse Regering kan dat echter pas doen als ze een standpunt heeft ingenomen. Dat is afgelopen vrijdag ook gebeurd. We gaan niet zo ver te zeggen hoe die kilometerheffing voor vrachtvervoer er moet uitzien. We moeten daar de volgende maanden werk van maken.

Uiteraard moet daar wel overleg over worden gepleegd. We kunnen niet met dat dikke boek naar het Brusselse of het Waalse Gewest stappen en zeggen: "dit zijn de modaliteiten". We zullen in overleg moeten werken, maar we kunnen niet beginnen met dat overleg zonder eerst een eigen principestandpunt te hebben. Ik heb heel erg goed aangevoeld – en ik heb dat niet onder stoelen en banken gestoken – dat het belangrijk is dat er opnieuw een politieke 'lead' wordt genomen in dit dossier. Het is de opdracht van de Vlaamse Regering om daar, samen met u, voor te zorgen. We kunnen niet alle opties openhouden, want dan blijven we in alle richtingen schieten.

Dat is wat we afgelopen vrijdag gedaan hebben, niet meer en niet minder. Ik zal straks wel ingaan op een

aantal vragen. Een aantal antwoorden zullen gebaseerd zijn op mijn persoonlijke overtuiging omdat er nog geen grote consensus over bestaat. Ze betreffen nu eenmaal zaken waar nog over gediscussieerd moet worden. Ik wil u eerst en vooral goed inlichten over wat afgelopen vrijdag afgesproken is. Die afspraak werd gemaakt op basis van een voorstel van de minister-president. Dat is logisch. Ik heb hem dat, samen met andere collega's, ook expliciet gevraagd. Na wat er gebeurd is met het wegenvignet hebben we beslist dat het aan de minister-president was om nieuwe stappen te zetten. En het is niet omdat er een nieuwe minister-president is, dat we van mening veranderd zijn. Kris Peeters heeft dit erg ter harte genomen en heeft zelf een aantal aspecten van het voorstel op papier gezet.

Het gaat over meer dan alleen maar over het invoeren van een kilometerheffing voor vrachtvervoer, maar ik zal u letterlijk meegeven wat werd afgesproken: "De Vlaamse Regering is voorstander van de invoering van een kilometerheffing voor vrachtwagens en wenst zich hierbij te inspireren op wat in Duitsland is tot stand gekomen. De invoering ervan mag echter de concurrentiepositie van onze transportsector en logistieke sector niet aantasten. Dit impliceert ook dat afspraken nodig zijn voor een maximaal gelijktijdige invoering in, bij voorkeur, de volledige Benelux." Dat is duidelijk.

Wat er niet in werd opgenomen – iets waarover mevrouw De Ridder en de heer Penris vragen stelden –, maar uiteraard wel achter de beslissing zit, is dat het geen dubbele belasting wordt. De invoering gebeurt pas als we, net zoals Duitsland, uit de Eurovignetrichtlijn stappen en bijgevolg het eurovignet afschaffen. Dit staat dus niet expliciet in de beslissing, maar er is geen enkele onenigheid over binnen de Vlaamse Regering.

We hebben er trouwens tijd voor nodig en bovendien kunnen we het niet alleen. We hebben ook de andere gewesten nodig. Als zij zeggen: "¡No pasaràn!", dan hebben wij een probleem, want dan hebben we wel een standpunt ingenomen, maar zie ik niet direct hoe we er uitvoering aan kunnen geven. Het is belangrijk dat de Vlaamse Regering een standpunt heeft ingenomen.

Ook de link met de Benelux is heel erg belangrijk. Ik heb dat heel erg benadrukt in de communicatie, vrijdag na de ministerraad. Voor alle duidelijkheid: ik heb er niet mijn stelling geponeerd, maar ik had het over het standpunt van de regering. Tijdens de persconferentie zaten trouwens alle bevoegde ministers aan tafel: ook minister Van Mechelen, minister Crevits en de minister-president. Het is belangrijk om mee te geven dat de concurrentiepositie heel nauw samenhangt met het samen invoeren in de hele Benelux. Ik denk ook wel dat de transportsector dit denkspoor wil volgen indien we samenwerken in de hele Benelux. Ik wil u er toch aan herinneren dat heel veel vrachtverkeer dat door Vlaanderen davert, op een of andere manier ook in Duitsland is geweest – toch wel een bijzonder groot transportland – en al beschikt over een 'on-board unit'.

We moeten er nu niet verder op ingaan, maar ik geef u het volgende toch mee om aan te tonen dat er een balans zit in wat we hebben afgesproken. We hebben het wel gehad over het personenvervoer, en we hebben er een aantal afspraken over gemaakt. Ik citeer: "De Vlaamse Regering wenst verder te gaan met de hervorming van de autofiscaliteit in de richting van de grotere variabilisering van de kosten in functie van de gereden kilometers en in functie van de ecoscore van de wagens, en ze zal verder overleg plegen met Nederland over de wegbeprijzing en de weerslag hiervan op de wederzijdse bijdrage die inwoners van de buurlanden leveren in de kosten van de wegeninfrastructuur." De autofiscaliteit en de gereden kilometers betreffen een federale materie en gaan over de fiscaliteit aan de pomp. De ecoscore is een eigen Vlaamse bevoegdheid, maar die zit niet bij mij. In Nederland wordt nu aan de wegbeprijzing gewerkt.

Er is een bijkomende reden waarom we het belangrijk vonden om een standpunt in te nemen, naast het feit dat we moeten onderhandelen met de andere gewesten. We weten allemaal dat Nederland hiermee bezig is. Vandaag heb ik geen actuele stand van zaken, maar we volgen alles heel nauwgezet op, ook met onze mensen in Nederland. Iemand merkte al op hoe lang Nederland er al mee bezig is. Ook daar is het systeem nog niet klaar. Het is heel belangrijk dat wij alvast zeggen hoe wij de zaken principieel zien. Nederland heeft het nogal hard gespeeld in verband met het wegenvignet. We zijn nu zeker geen vragende partij om ons op sleeptouw te laten nemen door het systeem dat in Nederland wordt ontwikkeld. Er wordt overleg gepleegd en er werd duidelijk gevraagd aan de minister-president om die opdracht op zich te nemen. Ik citeer opnieuw letterlijk: "In dit kader zal de minister-president overleg plegen met zijn Nederlandse collega en met zijn Waalse en Brusselse collega en uiteraard ook met het nieuwe federale niveau." Ook al zit heel veel bevoegdheid bij de gewesten, toch hebben we het federale niveau vaak nodig. Denken we maar aan de inning van de belastingen, een dossier waar minister Van Mechelen heel erg bij betrokken wordt.

Het reeds uitgevoerde studiewerk zal in het licht van deze optie in de loop van november 2007 geactualiseerd worden. Heel wat studiewerk werd al gedaan met het oog op het wegenvignet. We beschikken dus al over cijfers. Nu zullen we die eens goed onder de loep nemen in het kader van de afspraak over de kilometerheffing voor vrachtvervoer. Dat is de principebeslissing die door de Vlaamse Regering werd afgesproken.

In de communicatie achteraf ben ik bijzonder voorzichtig geweest toen het over alle andere mogelijke aspecten

ging. Ik wil immers niet dat Vlaanderen de indruk krijgt dat er volgend jaar een kilometerheffing voor vrachtvervoer is. Dat zal niet het geval zijn, want er moet nog heel veel worden beslist en er is nog heel veel overleg nodig. Het is wel belangrijk dat de lijnen duidelijk getrokken zijn, dat de studies geactualiseerd kunnen worden en dat bijvoorbeeld de nieuw geïnstalleerde Mobiliteitsraad Vlaanderen, of MORA, zijn rol kan beginnen te spelen. We hebben heel veel tijd gestoken in het maatschappelijke debat naar aanleiding van het wegenvignet. Heel veel goede elementen eruit kunnen ons ook in dit debat helpen. De MORA zal met heel veel plezier de taak op zich nemen om die stappen te zetten, samen met alle sociale partners en alle mobiliteitsverenigingen.

Ik kom nu tot de andere vragen die werden gesteld. Ik kan er niet op ingaan op basis van de afspraken in de regeringsbeslissing van vrijdag jongstleden. Toch wil ik er iets over zeggen. Het eerste punt is de timing. Daarover werden me vrijdag ook vragen gesteld door de journalisten. Vandaag kunnen we nog niet zeggen wanneer een en ander zal worden ingevoerd. Er moeten immers nog heel wat dingen bekeken worden, en veel zal afhangen van het overleg. Wel zijn er al een paar momenten die ik kan afbakenen. We willen tijdens deze legislatuur absoluut stappen vooruit zetten in het overleg en in het verder concretiseren van de principebeslissing.

Dat biedt de mogelijkheid om een en ander op te nemen in het nieuwe regeerakkoord van 2009. Dat moet het mogelijk maken voor de volgende Vlaamse Regering om die zaken effectief uit te voeren. Misschien is dit optimistisch, maar ik vind dat men optimistisch mag zijn, zeker omdat we voor een systeem kiezen dat in Duitsland al operationeel is. Het functioneert en een deel van de kinderziektes kunnen we dus vermijden. Meer kan ik niet zeggen over de timing dan dat het onze ambitie is om tijdens deze legislatuur het voorbereidende werk te doen, zodat de volgende regering op basis ervan de volgende stappen kan zetten.

U vroeg me ook hoe het zit met de kilometerheffing voor het personenvervoer. De Vlaamse Regering heeft daar geen beslissing over genomen. U kent mijn mening. Ze werd trouwens heel goed verwoord door de heer Caluwé. De voorbeelden die hij gaf, zijn voorbeelden die ik ook gebruik. De situatie zou anders zijn indien alle Vlamingen in de stad Antwerpen wonen en in de stad Brussel werken. U kent het bestaande aanbod van diensten, van openbaar vervoer en van werkgelegenheidsmogelijkheden in grote steden. Als iedereen van de ene grote stad naar de andere moet gaan, zouden we kunnen zeggen dat ze over een goed alternatief beschikken.

Er zijn echter ook heel veel mensen die bijvoorbeeld in Limburg wonen en dagelijks naar Antwerpen pendelen. Zij beschikken nog niet over een alternatief. Daarin moeten we investeren. U weet dat het openbaar vervoer mijn grote passie is. We moeten nog veel meer doen. Vandaag zijn de alternatieven nog niet aanwezig. De mensen bestraffen is geen argument. Bovendien zijn er ook een aantal praktische tegenargumenten. Zo gaat het ene over een economische sector, het andere betreft individuen. Dat verschil is heel belangrijk. Natuurlijk kunnen we hier oeverloos over discussiëren, maar dit werd niet opgenomen in de beslissing van de Vlaamse Regering, want die gaat enkel over de kilometerheffing voor vrachtvervoer.

Er werd ook gevraagd hoe de slimme kilometerheffing eruit zal zien, wat de modaliteiten ervan zijn en welke tarieven worden gehanteerd. Het Duits systeem is niet zo slim, want het is een vrij rudimentair systeem. Men betaalt per kilometer voor vrachtvervoer boven 12 ton op de grootste autosnelwegen. Ik weet wel dat in Duitsland niet alleen wordt gewerkt aan de tarieven, maar dat ook wordt nagedacht over een eventuele verbreding op het vlak van categorieën en wegen. Ook wordt nagedacht of er geen slimmere heffing moet komen gebaseerd op het tijdstip, op het spitsuur. Daar wordt volop aan gewerkt. Ik kan er niet op vooruitlopen.

Wel weet ik wat het ideale systeem voor Vlaanderen zou zijn, aangezien we nu al een heel groot probleem hebben met sluipverkeer: een slimme kilometerheffing voor vrachtvervoer. Waarschijnlijk zullen we daar in fases naartoe moeten werken. Maar nu ben ik echt al aan het vooruitlopen op beslissingen die we nog moeten nemen, samen met de collega's uit de buurgebieden en zeker ook uit Nederland. Ik denk evenwel dat het ideale systeem gebiedsdekkend moet zijn. Ook de tarieven en de concurrentiepositie van de sector moeten heel goed bestudeerd worden.

Ik heb me in dit antwoord vooral beperkt tot de beslissing van de regering. Er komen nog veel nuances, en er moeten in dit dossier nog veel stappen worden gezet door heel wat ministers en door de minister-president.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord, maar ik heb alles natuurlijk al in de krant kunnen lezen. Ik blijf op mijn honger zitten.

Dit is een andere interpretatie van het regeerakkoord. Het wegenvignet was bedoeld voor iedereen. Natuurlijk was er de beslissing van de toenmalige minister-president, maar hoe men het ook draait of keert, het grote argument was Europa en de compensatieregeling. De uiteenzetting van de heer Kirchmann was trouwens heel interessant. Wie iets kent van de voorgeschiedenis van Toll Collect, weet dat de Duitse bewindvoerders het ook geprobeerd hebben. Ze hebben tijdig ingezien dat het niet kon om voor de eigen Duitse chauffeurs

een compensatie in te voeren. Dat wisten we al, maar de goede quickscan die door dat beroemde bureau is gemaakt, had alles via de pc verzameld voor 75.000 euro. Dat hadden die grote geleerden over het hoofd gezien.

Ik vind het vreemd dat nu wordt geponeerd dat er een principeakkoord is en dat het overleg van start zou gaan. Op termijn zult u toch te weten moeten komen wat onze Waalse en Brusselse vrienden daarvan denken. Ze hebben dezelfde ideologie, maar de ene is wat nuchterder dan de andere.

De Nederlanders doen er altijd zeer lang over voor ze een bepaald systeem invoeren. Ik zie niet in hoe u de Nederlanders kunt afbrengen van de optie die het kabinet-Balkenende heeft genomen, samen met minister Eurlings, om een kilometerheffing in te voeren in Nederland. Nu zullen wij wel aan de Nederlanders moeten betalen, maar de Nederlanders zullen hier niet moeten betalen. De motieven blijven me onduidelijk.

Er is inderdaad een draaiboek gemaakt van alle stappen die moeten worden gezet om het wegenvignet in te voeren. Daar is een uitgebreid rapport van. Zo moest men onder meer bij Europa aankloppen. Ik denk dat u dat draaiboek heel snel moet actualiseren. De minister-president gaat heel waarschijnlijk op bezoek in Nederland. Hij moet heel snel weten wat de Nederlanders willen, maar ook wat de Walen en de Brusselaars willen.

Ik denk dat dit systeem er nooit zal komen. Het is een soort afleidingsmanoeuvre zodat men kan zeggen dat men nog eens heel diep gaat nadenken over ik weet niet wat allemaal. Ik stel voor dat u op het kabinet de heer Kirchmann eens uitnodigt die heel verstandige dingen heeft gezegd. Duitsland beschikt over stapels rapporten over hoe je zo'n systeem moet invoeren. U kunt dat heel snel invoeren, alleen denk ik dat het niet zal gebeuren, omdat u niet op dezelfde lijn zit, noch in de Benelux, noch binnen de eigen contreien.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer de voorzitter, ik heb de indruk dat we een soort Potemkindebat aan het voeren zijn. Potemkin was de adviseur van de tsarina. Hij zei aan de tsarina dat het heel goed ging met Rusland, dat men goed bezig was. De tsarina vroeg hem dat haar eens te laten zien. Hij zei dat in heel Rusland nieuwe dorpen werden gebouwd. Hij reed met de tsarina door Rusland, waar geen echte nieuwe dorpen waren, maar wel kartonnen dorpjes, decors die waren gebouwd waarachter alleen lucht zat, in het beste geval gebakken lucht.

Ik heb de indruk dat dat hier ook het geval is. Iedereen zegt: we zijn goed bezig. We hadden een sterk regeerakkoord met veel goede elementen. Nu komt de tsarina, niet u mevrouw de minister, maar de kiezer, even kijken en stelt vast dat er eigenlijk niets is. Heel het verhaal van het wegenvignet, de kilometerheffing of hoe men het ook wil noemen, is een kartonnen dorp met erachter niets dan gebakken lucht.

We zijn drie jaar bezig geweest met het voeren van een virtueel debat. Dat is spijtig en ik vertel u waarom. De heer Van Aperen heeft een punt gemaakt. We moeten fier zijn en blijven op de sterkte van Vlaanderen. We zijn een distributie- en exportland, met sterke havens. We moeten die troeven voor 100 percent kunnen uitspelen. We kunnen onze troeven versterken door bijkomende investeringsmiddelen aan te zoeken. Die hadden we kunnen vinden door buitenlandse gebruikers mee te laten betalen voor onze goede infrastructuur. Dat was het goede voornemen dat in uw regeerakkoord stond.

Vandaag blijft er niets meer over van dat goede voornemen. De heer Van Aperen heeft gezegd dat negen maanden een magische termijn is. Inderdaad, we hebben negen maanden nodig om het eurovignet op te zeggen. Negen maanden geleden hebben we een document ter beschikking gekregen, namelijk op 12 december 2006: 'Nota aan de leden van het Overlegcomité tussen de federale regering en de regeringen van de gemeenschappen en de gewesten.' Daarin staat: "De drie gewesten hebben de intentie geuit samen een wegenvignet in te voeren vanaf 1 januari 2008. Hiertoe werd een intergewestelijk studiesyndicaat met vertegenwoordigers uit Vlaanderen en Wallonië samengesteld. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest vervult een waarnemende functie. Het studiesyndicaat startte haar werkzaamheden op 5 oktober 2006. Samengevat is het studiesyndicaat op heden tot de volgende bevindingen gekomen. Het wegenvignet wordt opgevat als een belasting op het gebruik van de autosnelwegen en de gewestwegen in België. Zowel inwoners van België als buitenlandse weggebruikers zullen onderworpen zijn aan deze belasting." Vandaag, negen maanden later, is dat goede voornemen heel wat waziger, heel wat onduidelijker en heel wat minder concreet geworden. Het is zelfs helemaal weg. Dat vind ik spijtig, mevrouw de minister.

We hebben u veel vragen gesteld. We hadden gehoopt dat u op onze vragen zou kunnen antwoorden, maar dat hebt u niet gedaan. Ik heb begrip voor het feit dat u dat niet kunt doen omdat het debat in uw eigen regering niet voldragen is. Dat voel ik met mijn ellebogen aan. Open Vld komt hier vandaag zeggen dat we toch geen extra belasting gaan invoeren, en binnen CD&V komen de heren Caluwé en Decaluwe al niet meer overeen, wat ik duidelijk heb gehoord uit de reacties. Er is dus iets ernstigs aan de hand. Dat betreuren we.

Mevrouw de minister, ik heb op mijn vraag of het hele verhaal kostenneutraal is, geen duidelijk antwoord

gekregen. U zegt dat als we het systeem invoeren voor de vrachtwagens, dat ter compensatie is van het bestaande eurovignet. Maar waarom moeten we dan een slim systeem invoeren? Gaan we Groen! volgen en milieubelastende vrachtwagens meer doen betalen? Het is een goede suggestie, maar er komt geen duidelijk antwoord op. Dan is uw verhaal immers niet meer kostenneutraal en gaat u sturend optreden. Op welk niveau zullen we beslissingen nemen? Zullen de Vlamingen blijven studeren? Zullen we in overleg treden met Wallonië en zelfs met de heer Daerden die af en toe alleen in chique restaurants te bereiken is? Gaan we ook met de Nederlanders en de Luxemburgers, die nog wel wat andere meningen hebben, in overleg treden? Welk deel van het wegennet zullen we vatten? Zullen we ons beperken tot de autosnelwegen? Zullen we de hoofdbanen in rekening nemen of ook kleine sluipwegen? Daar is geen duidelijk antwoord op. Op welke manier zullen we het technisch realiseren? Via het gps-systeem van de heer De Meyer of een ander systeem? Hoe lang gaan we daar nog over studeren, mevrouw de minster? Welke wagens zullen we belasten? We stellen veel vragen maar krijgen weinig concrete, eenduidige antwoorden.

De tijdshorizon is verschoven naar het einde van deze legislatuur. U hebt zelfs gezegd dat u voorbereidingen wilt nemen voor de volgende regering. We zijn vijf jaar aan het studeren en debatteren op een virtuele manier, maar tijdens deze legislatuur zal er, ondanks uw regeerakkoord, niets meer gebeuren, en dat betreur ik.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ook ik blijf enigszins op mijn honger. U hebt zelf duidelijk gezegd dat het dossier van het wegenvignet dicht is en dat we gaan in de richting van het rekeningrijden voor de transportsector. Daarmee zetten we een groot principe uit het regeerakkoord mee aan de kant. Ik ben het niet eens met de heer Vandenbroucke dat dit de volledige uitvoering van het regeerakkoord is. De bedoeling van het regeerakkoord was de buitenlandse gebruikers van ons wegennet mee te laten betalen voor het gebruik van die wegen.

In alle eerlijkheid denk ik ook dat het nog jaren zal duren. Het wegenvignet kan kunnen worden ingevoerd op 1 januari 2008. Nu kan er nog geen timing gegeven worden, maar het zal veeleer 2011, 2012, 2013 of zelfs nog later worden. Dat betekent dat we minstens inkomsten van vijf jaar missen, die niet uit de zakken van de Vlamingen zouden zijn gekomen maar uit die van buitenlanders die ons wegennet gebruiken. Ik betreur dat.

Mevrouw de minister, u bevestigt met uw uiteenzetting dat er uit het eurovignet zal worden gestapt en uit het verdrag, voor men het rekeningrijden kan invoeren. U zegt ook dat het belangrijk is de concurrentiepositie van onze transportsector te vrijwaren. Ik hoor echter niet hoe u dat zult doen. Ik denk aan de prijszetting. De heer Van Aperen heeft het al uitgebreid vanuit zijn ervaring aan bod gebracht. Zal men niet hoger gaan dan wat oorspronkelijk moest worden betaald aan het eurovignet? Of zal worden nagegaan of de globale taxatie die geheven wordt in Vlaanderen, niet zal stijgen? Voor een bedrijf dat op verschillende uren en met verschillende vrachtwagens rijdt, kan misschien modulerend te werk worden gegaan wat betreft de milieuvriendelijkheid. Ik hoop dat dat de bedoeling is, anders moet het op een andere manier worden gecompenseerd. Als het niet de bedoeling is, brengt men de sector in serieuze problemen.

Inzake de meeropbrengsten heb ik geen duidelijk antwoord gekregen. Ik begrijp dat dat nog niet is besproken op regeringsniveau. Misschien kunt u een richting aangeven waarin u wilt gaan. Onze fractie heeft altijd gehamerd op het belang van investeringen in infrastructuur en onderhoud ervan. Wat wenst u daarmee te doen? In welke richting wenst u te gaan?

Ik betreur de werkwijze, want er is nog maar heel weinig overleg gepleegd. We zijn niet alleen afhankelijk van het buitenland, maar ook van onze Waalse en Brusselse collega's. Het is lang niet zeker dat er een akkoord over kan worden bereikt. Inmiddels hebben we wel inkomsten over vijf jaar gemist.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Buiten het feit dat er in de verre toekomst iets als een kilometerheffing of rekeningrijden voor vrachtwagens zal komen, is er nog weinig concreet bekend over welke richting dat zal uitgaan of hoe het zal worden georganiseerd. Ik meen begrepen te hebben dat wat het invoeren van een kilometerheffing voor personenwagens betreft, de regering zich daarover niet heeft uitgesproken en daar geen mening over heeft.

Ik wil reageren op het argument dat rekeningrijden asociaal zou zijn, iets wat ik absoluut niet onderschrijf en actief wil bestrijden. Het is duidelijk dat als het rekeningrijden ook voor personenwagens zou worden ingevoerd, heel wat mensen de spits effectief zullen vermijden, wat pure winst is. Mensen die het zich niet kunnen permitteren omwille van een gezins- of arbeidssituatie, zullen nog altijd tijdens de spits blijven rijden. Ze zullen op zijn minst al kunnen genieten van het feit dat het verkeer tijdens die uren vlotter zal verlopen en van het feit dat alle taksen in ruil zullen worden afgeschaft. Ik denk aan de belasting op de inverkeerstelling, de wegentaks enzovoort.

Zowel de Minaraad als de SERV beklemtonen – in het rapport van de Minaraad is het hoofdstuk van de socia-

le aspecten van de slimme kilometerheffing een hele boterham – dat dit net het minst asociale alternatief is van alle voorliggende mogelijkheden en minder asociaal is dan het huidige systeem, waarbij we veel vaste kosten betalen en geen variabele kosten worden doorgerekend. Voor de gevallen waar er een sociale aberratie zou worden vastgesteld, moet een uitzondering of een compensatie worden ingevoerd. Ik denk dan aan mobiliteitscheques of vrijstellingen van de kilometerheffing. Het is natuurlijk belangrijk dat de effectieve noodzaak daarvan concreet aangetoond wordt.

Mevrouw de minister, collega's, de Vlaamse Regering beslist om uit te voeren wat Groen! in 2006 in een voorstel van resolutie voorgesteld heeft, maar dat toen weggestemd werd. Ons huidige voorstel van resolutie zal wellicht ook weggestemd worden, maar ik ben ervan overtuigd dat de regering over twee jaar zal overgaan tot de invoering van wat we vandaag voorstellen, met name de veralgemeende kilometerheffing, eventueel gefaseerd, in Beneluxverband.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord en uw toelichting bij het principiële akkoord van de regering. Ik heb ook duidelijk begrepen op welke aspecten u nog niet kunt antwoorden.

Wij hebben enkele jaren moeten wachten op de principiele verklaring van de regering, en ik heb begrepen dat de implementatie op zijn beurt nog enkele jaren op zich zal laten wachten. Tijdens deze legislatuur, maar ook tijdens de volgende, zullen we dit debat nog vaak moeten voeren.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik heb begrepen dat de beslissing die genomen is door de voltallige Vlaamse Regering voor een groot stuk tegemoetkomt aan de belangrijkste vragen van de collega's. Er wordt rekening gehouden met de concurrentiepositie van onze transporteurs en met de interoperabiliteit tussen de verschillende gewesten en buurlanden. Dat staat letterlijk in de regeringsbeslissing.

De pessimisten die deze beslissing een maat voor niets noemen, omdat ze niets te maken heeft met de passage in het regeerakkoord, nodig ik uit om die passage nog eens te lezen. De hoofdbedoeling is ervoor te zorgen dat de lusten en lasten van onze infrastructuur billijk verdeeld worden tussen binnenlandse en buitenlandse gebruikers. *(Rumoer)*

Zo staat het letterlijk in het regeerakkoord: "De bedoeling is dat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur." Welnu, in Duitsland heeft het systeem van Toll Collect 7,3 miljard euro opgebracht, waarvan de helft betaald werd door buitenlandse weggebruikers.

De heer Jul Van Aperen: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. Er blijven nog een aantal vragen open, maar dat is logisch, omdat we nu in de beginfase zitten van een nieuwe stap in het rekeningrijden.

Enkele collega's hebben gesproken over het feit dat we een aantal inkomsten missen. Ik verwijs daarbij naar uw antwoord op een vraag om uitleg van de heer De Meyer in januari van dit jaar, waarin u bevestigt dat we heel wat inkomsten missen doordat de controle op het eurovignet veel te wensen over laat. U hebt toen ook gesproken over een nieuw op te richten beheersorgaan, dat de naam MobiCollect zou krijgen. Hoe staat het daarmee? Gebeuren daar inspanningen voor een betere inning van het eurovignet?

Als je bijvoorbeeld van Nederland naar Frankrijk rijdt, ben je op anderhalf uur tijd door Vlaanderen heen. Daarom heb ik er altijd voor gepleit om de invoering van het rekeningrijden minstens op het niveau van de Benelux te doen.

Ik denk dat er heel wat geld blijft liggen door het feit dat we de buitenlanders onvoldoende controleren.

Minister Kathleen Van Brempt: Collega's, het enige wat u mij hier kunt verwijten, is dat ik de afgelopen jaren het regeerakkoord zeer loyaal uitgevoerd heb, tot het dossier werd afgevoerd. Dat punt in het regeerakkoord was niet helemaal mijn standpunt, maar ik heb altijd de verdediging opgenomen van het regeerakkoord. U hebt mij daar vaak over aangesproken en ondervraagd, maar de oudgedienden in deze commissie kennen de ware toedracht. Ik wil mij daar niet achter verstoppen. Ik heb het akkoord loyaal, misschien zelfs te loyaal, uitgevoerd, en ik zou dat opnieuw doen. In een regeerakkoord staan altijd zaken die door andere partijen toegevoegd zijn. Als minister moet je die uitvoeren.

Het dossier van het wegenvignet is nu van de baan. Afgelopen vrijdag hebben wij dat stuk uit het regeerakkoord bij wijze van spreken herschreven. Het dossier van het wegenvignet is gesloten, we beginnen aan een nieuw dossier. Over dat nieuwe dossier ga ik mij, samen met de collega-minister, de komende maanden buigen. Ook hier in de commissie zullen we daar nog veelvuldig over discussiëren. Mijn collega's en ik staan daar uiteraard voor open.

We beginnen vandaag aan een nieuw hoofdstuk. Dat is het principeakkoord. Op de modaliteiten en dergelijke meer zullen we later terugkomen. De bedoeling van zo'n kilometerheffing voor vrachtvervoer is natuurlijk wel dat ze onder meer mobiliteitssturend zal zijn. We willen bijvoorbeeld de modal split ondersteunen en ervoor zorgen dat er door dit systeem minder lege vrachtwagens rondrijden. Dat zal mee bepalen hoe de modaliteiten er zullen uitzien.

Voor de sector is het allerbelangrijkste dat er een akkoord wordt gevonden op Beneluxniveau. Op dit moment wordt er in Duitsland al betaald. Als je straks een verschillend systeem krijgt voor Nederland en België, wordt de grootste nachtmerrie voor de transportsector werkelijkheid. Als we een eenduidig systeem kunnen ontwikkelen voor de Benelux en Duitsland, kan de transportsector mijns inziens best meestappen in dit verhaal.

Mijnheer Van Aperen, MobiCollect paste in het verhaal van het wegenvignet. Ik heb altijd gezegd dat er ook andere positieve effecten zaten aan het oprichten van MobiCollect. Onder meer door de nummerplaatherkenning zullen we hopelijk ook in staat zijn om beter te kunnen controleren op het eurovignet. Maar eigenlijk is dat nu allemaal van de baan. We beginnen aan een nieuw hoofdstuk, we gaan dat niet meer ontwikkelen.

Collega's, ik besluit met een oproep aan de federale onderhandelaars. Bij de regeringsonderhandelingen is het hoofdstuk mobiliteit nog niet aan bod gekomen, met uitzondering van het verkeersboetefonds. Nu we het in de Vlaamse Regering eens zijn over deze principebeslissing, lijkt het mij zinvol om dat mee te nemen op federaal niveau. Dat kan het dossier mijns inziens snel vooruithelpen.

De heer Jan Penris: Mevrouw de minister, ik wil u bedanken voor uw verrassend eerlijke antwoord. Ik ben het echter niet eens met de nieuwe weg die u inslaat. Dat is het spel van oppositie en meerderheid, hoewel ik de indruk heb dat een deel van de meerderheid uw nieuwe weg ook niet helemaal wil volgen.

Mijnheer Vandenbroucke, ik wil even in herinnering brengen dat het regeerakkoord het volgende stelt: "We streven naar de invoering van het wegenvignet ter vervanging van de verkeersbelasting, zodat voortaan iedereen, ook buitenlanders, betaalt voor het gebruik van onze wegeninfrastructuur." Niet meer, niet minder. De minister heeft gezegd dat je zo'n akkoord uitvoert of afvoert. Dit punt is afgevoerd, mijnheer Vandenbroucke.

Er wordt een nieuwe weg ingeslagen die wij niet willen bewandelen. Daarom zullen wij een met redenen omklede motie indienen.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, naar aanleiding van de interpellatie van de heer Penris zullen ook wij een met redenen omklede motie indienen.

Wij vragen ook de stemming over ons voorstel van resolutie dat in deze commissie in behandeling is.

De voorzitter: Het voorstel van resolutie van de heer Glorieux, de dames Vogels en Dua en de heren Daems, Stassen en Tavernier betreffende de invoering van een 'slimme' kilometerheffing in Beneluxverband wordt unaniem met twaalf stemmen verworpen.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Penris en door de heer Glorieux werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het misbruik van het DINA-systeem (Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement)

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over het Dina-systeem of de Dienst Inruilen Nummerplaat voor Abonnement.

Op 1 oktober 2002 ging het Dina-systeem van start. In ruil voor hun nummerplaat kunnen personen tegen bepaalde voorwaarden een driejarig gratis netabonnement van De Lijn ontvangen. Dat is vrij succesvol gebleken. In 2006 waren er ruim 32.000 abonnementen in omloop. Als de enige personenwagen van een gezin uit het verkeer wordt gehaald, krijgt elk gezinslid een dergelijk netabonnement.

Ik heb al een paar keer een schriftelijke vraag over dit systeem gesteld. Vooral uit het antwoord op mijn laatste schriftelijke vraag kort voor het zomerreces, blijkt dat de aanvragen over het algemeen goed gecontroleerd worden. Toch is er een fundamenteel probleem met leasing- en bedrijfswagens: de Dina-dienst kan de inschrijving en schrapping van deze wagens blijkbaar niet controleren omdat ze niet op eigen naam worden ingeschreven.

Als men dergelijke wagens echter verzwijgt op het aanvraagformulier, heeft de Dina-dienst daar geen informatie over. Iemand kan bijvoorbeeld een eigen wagen vervangen door een leasingwagen en toch een gratis abonnement krijgen, of een gezinsabonnement aanvragen alsof de laatste wagen werd geschrapt, terwijl hij of zij eigenlijk nog een bedrijfswagen ter beschikking heeft.

Mevrouw de minister, kunt u een concreet beeld geven van de omvang van dit potentieel misbruik? Hoe kan dit misbruik voor de toekomst worden vermeden? Hoe zult u dat aanpakken? Zijn er supplementaire investeringen noodzakelijk? Als dat zo is, over welke investe-

ringen gaat het dan en wat is de grootte van deze investeringen? In hoeverre worden de opgespoorde inbreukplegers met terugwerkende kracht beboet?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Decaluwe, ik zal u enigszins moeten teleurstellen, want over veel gegevens beschikken we niet.

Het aanvraagformulier bevat een clausule waarin de aanvrager de correctheid van de opgegeven data bevestigt. In deze clausule wordt specifiek verwezen naar het Dina-reglement dat op de keerzijde van het aanvraagformulier is aangegeven. In dat reglement wordt uitdrukkelijk melding gemaakt van het onverzoenbare karakter van bedrijfs- en leasingwagens met de Dina-procedure.

De Lijn beschikt vandaag niet over de mogelijkheid om bij de aanvraag leugenachtige informatie te herkennen over mogelijke bedrijfs- of leasingwagens in het gezin van de aanvrager. Wij hebben vandaag dan ook geen gegevens over de omvang van een eventueel misbruik.

Er bestaat wel een mogelijkheid om het misbruik aan te pakken, maar die is niet gemakkelijk uitvoerbaar. Het gaat om het aanmaken van een databank waarin voor elke Belg de geschiedenis van het ter beschikking hebben van bedrijfs- en leasingwagens wordt bijgehouden, een overzicht dus van wie over een leasingwagen beschikt. Dat lijkt me de enig mogelijke manier om het te doen. Het opmaken van een dergelijke databank kan alleen maar gebeuren op federaal niveau. Dan zou men een koppeling kunnen maken met andere databanken, zoals informatie over het sociale statuut van iemand.

De databank bestaat vandaag niet, en de vraag is of de federale overheid het opportuun acht om voor deze doelstelling deze databank aan te leggen. We kunnen er dus nooit iets over weten als er geen registratiemechanisme bestaat.

In het verleden is al vastgesteld dat iemand het tweede jaar opnieuw een aanvraag indient voor een Dina-abonnement, maar dat hij of zij intussen weer een wagen had gekocht. Toen moest men het tweede en het derde jaar opnieuw een aanvraag indienen. Intussen is dat afgeschaft, en krijgt men een abonnement voor drie jaar. Als dergelijke inbreuk werd vastgesteld, werd het abonnement onmiddellijk ingetrokken, maar er werden geen boetes of andere sancties opgelegd. Het valt zeker te bekijken maar aangezien we er geen zicht op hebben, kunnen we weinig zoden aan de dijk zetten.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mocht het eenvoudig zijn, dan was het al lang opgelost. Ik heb ook eens een formulier aangevraagd. Het staat er wel degelijk in vermeld, maar bij de kleine lettertjes. De vraag is of dit niet bijvoorbeeld via een verklaring op eer explicieter moet worden bevestigd.

Ik heb het idee dat heel wat mensen een abonnement hebben, intussen een bedrijfswagen hebben gekregen en niet meer weten dat ze bij de heraanvraag na drie jaar moeten melden dat ze over een wagen beschikken. Het zou goed zijn als er wat meer transparantie over zou bestaan. Wie echt wil ontduiken, zal allicht moeilijk kunnen worden vervolgd. De vraag is of het sop de kool wel waard is. Een verklaring op eer zou heel wat mensen toch kunnen aansporen om eerlijker te zijn.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het staat effectief in de bijlage vermeld. We kunnen nagaan of een verklaring op eer of het in een groter lettertype vermelden kan bijdragen tot een oplossing.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het communicatiebeleid van De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: De Lijn vervult wel degelijk een zeer belangrijke functie in Vlaanderen. De Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn beheert het volledige openbare vervoersnet in het Vlaamse Gewest, maar beheerst hiermee ook in grote mate het verplaatsingsgedrag van de Vlaming.

Om deze taak succesvol te vervullen, zijn een geslaagde communicatie en een degelijk promotiebeleid zowel voor de gebruiker als de overheid onontbeerlijk. Volgens de beheersovereenkomst 2003-2009 tussen het Vlaamse Gewest en De Lijn moet een transparant beleid worden gevoerd over de aanwending van de ter beschikking gestelde middelen.

Het communicatiebeleid is echter weinig transparant. Geen enkel document of jaarverslag toont de aangewende middelen voor bepaalde projecten. Ook de webstek van De Lijn biedt niet veel duidelijkheid over het gevoerde beleid.

De interne werking van De Lijn is in hetzelfde bedje ziek. Personeelsleden van De Lijn klagen over de wei-

nig doorzichtige communicatieve werking van De Lijn over sommige promoties. Zo ontstond vorig jaar nog een staking bij het personeel uit ongenoegen over het gevoerde communicatiebeleid. Onlangs nog heeft de heer Peeters een vraag gesteld over het invoeren van het sms-ticket. Daaruit bleek dat het personeel niet over de juiste gegevens beschikte om dit promotiebeleid toe te passen.

Over het algemeen blijkt dat de transparantieopdracht zoals overeengekomen in de beheersovereenkomst een zeer moeilijk na te komen opdracht is. Ik verwijs ook naar het debat dat hier al meerdere malen is gevoerd over het ondoorzichtige beleid inzake de reizigersaantallen.

Mevrouw de minister, op basis van de lopende beheersovereenkomst is De Lijn verplicht haar opdrachten transparanter te maken. Hebt u al initiatieven genomen om De Lijn hierop te wijzen en aan te manen een transparant beleid te voeren? Hoe kan volgens u de transparantie van De Lijn worden verbeterd? Welke middelen zijn hiervoor beschikbaar?

Werden intussen initiatieven genomen om een communicatiever beleid te voeren ten aanzien van het personeel? En zult u bijvoorbeeld geen acties meer van start laten gaan vooraleer het personeel via interne nota's voldoende op de hoogte is gebracht? Dat leidt anders tot problemen.

Bent u van oordeel dat het huidige beleid van De Lijn inzake klantencommunicatie en gevoerde boekhouding voldoet aan de eisen van de beheersovereenkomst?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik vind het ietwat bizar dat u deze vraag nu stelt. Ik heb immers twee weken geleden heel uitgebreid geantwoord over alle mogelijke communicatiemiddelen die De Lijn hanteert, ook over de sms-ticketing, het algemene beleid en de hele standaardprocedure die De Lijn hanteert. Ik heb toen benadrukt dat heel veel wordt geïnvesteerd in interne en externe communicatie. Het blijft een hele uitdaging om dat te verwezenlijken in een bedrijf met meer dan zevenduizend chauffeurs en andere personeelsleden. Het blijft een continue uitdaging.

Er zijn de voorbije jaren heel wat nieuwe projecten opgestart. We zijn continu bezig met verbeteringen. We zijn gestart met een heel voorverkoopnet en de sms-ticketing. Ze vereisen telkens opnieuw een hele aanpassing van het personeel. Ik ben er mij van bewust dat het niet altijd even gemakkelijk is. De Lijn beseft maar al te goed dat het een permanente opdracht is ervoor te zorgen dat elk personeelslid over alle informatie beschikt om zijn of haar taak goed uit te voeren.

Ik heb niet het gevoel dat ik als voogdijminister De Lijn moet aanmoedigen om daarmee bezig te zijn, want de vervoersmaatschappij is daar al zeer sterk mee bezig. Sommigen vinden zelfs dat er te veel aandacht gaat naar de communicatie.

Ik heb onlangs nog een uitgebreid antwoord geformuleerd op een schriftelijke vraag van de heer Peumans over de gevoerde communicatiecampagnes. De vragen over communicatie, dragers en middelen die u mij stelt, heb ik al beantwoord. De Lijn voert heel wat communicatie, zowel intern als extern.

Over het aantal reizigers is al vaak gediscussieerd. Men kan voor- of tegenstander van de gebruikte methodiek zijn, maar het telsysteem van het aantal reizigers is bijzonder transparant. Er is dus geen probleem van transparantie. We kunnen wel discussiëren over de methodiek, maar er wordt heel open en duidelijk gecommuniceerd over de communicatie.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik stel toch vast dat er met de nieuwe regelingen nog problemen zijn. U zegt zelf dat er veel nieuwe acties worden opgezet. Dat maakt het soms heel onoverzichtelijk, ook voor het personeel van De Lijn. Zij moeten telkens instappen in nieuwe richtlijnen.

De Vlaamse overheid mag niet veronderstellen dat alle reizigers digitaal raadplegen welke acties er allemaal bestaan, zoals de veranderingen van de dienstuurregeling of de sms-ticketing. Er moeten nog voldoende folders voorradig zijn voor de mensen die niet over digitale kanalen beschikken. Daar kan nog een belangrijke stap worden gezet. Niet iedereen werkt via het internet. Ik heb zelf van chauffeurs vernomen dat er niet altijd voldoende folders aanwezig zijn waarin de lopende acties staan vermeld.

U zegt dat we te allen tijde vragen kunnen stellen. In de bibliotheek van het parlement is er echter bijzonder weinig informatie aanwezig over De Lijn. Ik raad u aan eens de proef op de som te nemen. Ik geloof niet dat er twintig boekjes of jaarverslagen van De Lijn geconsulteerd kunnen worden.

Ik vind niet dat we elke keer schriftelijke vragen moeten stellen om iets te weten te komen. Bepaalde informatie moet toch aanwezig zijn voor de parlementsleden.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, u hebt mijn naam vernoemd, waarvoor dank. *(Gelach)*

Ik zal dan ook kort reageren. Ik zal niet over het verleden beginnen.

Om tegemoet te komen aan de opmerkingen van mevrouw Van den Eynde stel ik voor dat u de reizigers bevraagt. Bij mijn weten gebeuren bevragingen door een extern bureau. U zou de reizigers kunnen vragen wat ze van de informatie vinden.

Mevrouw Van den Eynde, ik ben van oordeel dat de chauffeur aan de stelplaatsoverste moet zeggen dat er geen folders over de dienstregeling beschikbaar zijn. De chauffeurs vinden echter dat dit niet hun taak is. U zegt dat in het parlement bijzonder weinig te vinden is over De Lijn. Wat wilt u daarmee aantonen? Ik begrijp die opmerking niet. Als u iets wilt weten, kunt u vragen stellen, gaan kijken op de website van De Lijn enzovoort.

U hebt natuurlijk een punt als u zegt dat niet iedereen een internetaansluiting heeft. Dat is ook gebleken uit het rapport van de ombudsman. In alle gemeentehuizen van Limburg is de informatie over alle lijnen die er passeren beschikbaar. Ik weet niet of dat in Antwerpen ook het geval is. U vindt daar alle dienstregelingen terug.

Mevrouw de minister, de klant heeft nog altijd het laatste woord. Er worden regelmatig enquêtes gehouden. Ook wat dit betreft, kunt u vragen wat de klant ervan vindt.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Als ik me niet vergis, is die vraag ook opgenomen in de tevredenheidsenquête. Ik wil helemaal niet zeggen dat er geen ruimte voor verbetering is. We zijn trouwens bezig met een project om de informatie aan de halte te verbeteren en uniform te maken. Dat kost heel wat geld. We zijn er wel volop mee bezig. We starten continu projecten om de informatie te verbeteren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het beleid ten aanzien van zwartrijders en het nieuw ingevoerde systeem van overlastboetes

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, zwartrijders zijn reizigers die niet over een geldig vervoersbewijs beschikken. Het is een belangrijke taak van de Vlaamse Vervoersmaatschappij om die zwartrijders op te volgen.

Uit cijfergegevens blijkt dat het aantal controles op zwartrijders vooral in de provincie Antwerpen licht achteruitgaat in vergelijking met 2003. In Oost-Vlaanderen daalt het aantal controles ten aanzien van 2003 bijna met de helft. Het aantal betrapten ligt echter wel hoger.

Mevrouw de minister, in februari 2007 hebt u een nieuw overlastboetesysteem in het leven geroepen. Dat systeem deelt de overlast voortaan in twee categorieën. Uit een eerste vaststelling blijkt dat er 11.564 pv's zijn opgemaakt waarvan er 2224 werden geseponeerd. Voor 7000 pv's staat de beroepstermijn nog open.

Het aantal boetes van categorie 2 waarbij inbreuken op het in gevaar brengen van reizigers en personeel en waarbij agressie en vandalisme werden vastgesteld, bedraagt intussen 600 pv's.

Mevrouw de minister, met deze cijfers wil ik aantonen dat meer controles niet altijd leiden tot meer betrapten, maar een degelijk handhavingssysteem kan goed zijn om aan te zetten tot minder zwartrijden.

Bent u van oordeel, met het oog op de beschikbare cijfers over de controle op het zwartrijden, dat de problematiek van het zwartrijden daadwerkelijk wordt aangepakt zoals aangekondigd in het veiligheidsplan? Hoe verklaart u dan die achteruitgang van de controles, vooral in Oost-Vlaanderen, en in mindere mate in Antwerpen?

Meent u dat met het nieuwe overlastboetesysteem het zwartrijden daadwerkelijk wordt aangepakt? Worden er nog wel voldoende controles uitgevoerd? Wat is dan de reden van de seponering van 2224 pv's? Over welk soort pv's gaat het dan? Beschikt u over percentages van zwartrijders die het opgelegde pv niet betalen? Waarom wordt de optie om volledige controle uit te voeren op het openbaar vervoer niet overwogen, zoals momenteel wel in het buitenland gebeurt?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Het doel van het veiligheidsplan bij De Lijn is om het veiligheidsgevoel bij de reizigers en bij het personeel van De Lijn te verhogen. Het heeft niet als doelstelling om het probleem van zwartrijden prioritair aan te pakken.

De uitbreiding van de controlediensten bij De Lijn heeft als belangrijkste doelstelling om de aanwezigheid van het controlerend personeel op bus en tram te verhogen en op die manier de sociale veiligheid te verbeteren. Het nieuwe systeem van overlastboetes zorgt er bovendien voor dat het controlerend personeel niet alleen controleert op zwartrijden. Een andere taak is bijvoorbeeld de controle op vandalisme, agressie enzo-

voort. Dat is ook de reden waarom er nu meer controlerend personeel is. De taken zijn veel ruimer geworden.

Het feit dat het aantal controles op zwartrijden licht is gedaald, vind ik niet zo erg. Het aantal controles op zwartrijden is op zich geen aanwijzing over de veiligheid. Dat cijfer geeft zelfs niet weer in hoeverre het zwartrijden bij De Lijn onder controle is, wel integendeel.

Wanneer we vaststellen dat tussen 2003 en 2006 het aantal zwartrijders sterker is gedaald dan het aantal controles, dan kan ik daar enkel uit concluderen dat we het zwartrijden goed onder controle hebben. Tussen 2003 en 2006 is het aantal gecontroleerde ritten slechts licht gedaald. In het kader van het veiligheidsplan komen er 82 controleurs bij. Het ligt dan ook voor de hand dat het aantal controles, ook op zwartrijden, zal toenemen.

Wat het overgrote deel van de seponeringen betreft, hebben we vastgesteld dat het merendeel van de reizigers over een abonnement beschikt maar dat niet bij zich had op het moment van de controle. Wanneer achteraf het bewijs wordt geleverd van het bezit van een abonnement, wordt het pv geseponeerd op voorwaarde dat dit niet meer dan tweemaal voorvalt in een periode van twaalf maanden. Bij de overige seponeringen blijkt dat de reiziger die geen vervoersbewijs bij zich had, daarvoor een gegronde reden hadden. In heel uitzonderlijke gevallen gaat het over mensen die er op een of andere manier in geslaagd zijn om ongeïdentificeerd te blijven.

In de lopende procedures blijkt dat er van de 12.150 pv's die werden opgemaakt tussen 1 april en 1 september 2007, er 155 pv' s of 1,3 percent geboekt staan als insolvabel. Dat betekent dat de overtreder financieel niet in de mogelijkheid is om de boete te betalen, ofwel dat het voor De Lijn niet mogelijk is om tegen de overtreder op te treden. Het gaat dus om een bijzonder kleine minderheid: 1,3 percent.

U vroeg of niet wordt overwogen een volledige controle uit te voeren op het openbaar vervoer. Ik weet niet zo goed wat u daarmee bedoelt. Het volledig vermijden van zwartrijden is zelfs in volledig afgeschermde openbaarvervoerssystemen niet mogelijk. Zo kampt men ook in de metro van Parijs nog steeds met zwartrijders. Nochtans is er een gesloten systeem met poorten en dergelijke, iets wat we voor De Lijn niet kunnen introduceren.

Het enige wat in de toekomst een verbetering zal betekenen is het nieuwe ticketingsysteem. Het is de bedoeling dat het nieuwe abonnement wordt gescand bij het opstappen. Dat zal voor een verbetering zorgen, maar er zal absoluut geen sprake zijn van een volledig gesloten systeem.

Er zullen dus altijd controleurs nodig blijven.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mevrouw de minister, in het begin van uw antwoord zei u dat het niet de bedoeling was van het veiligheidsplan om de zwartrijders aan te pakken. Toch past het in het veiligheidsplan, want bij uw overlastboetes staat dat categorie 1 de zwartrijders zijn. Zwartrijden valt dus onder de overlastboetes – of u hebt hierover verkeerd gecommuniceerd in de pers.

U stelt dat er een daling is van het aantal zwartrijders. Ik heb zelf een Excel-bestandje gemaakt met het aantal zwartrijders, de controles en de opbrengsten. Volgens mij is het aantal zwartrijders toegenomen. Alleen in de provincies Limburg en West-Vlaanderen is er sprake van een daling. In 2004 waren er 10.353 betrapten in Antwerpen, in 2006 11.292. Is dat een daling? Volgens mij is dat een stijging.

Blijkbaar beschikt u niet over duidelijke cijfers over de opdeling van niet-geïnde boetes. U hebt het over 'de overgrote meerderheid', maar u zegt niet hoeveel boetes niet kunnen worden geïnd om een bepaalde reden. U zegt ook dat een klein deel niet kan worden geïnd omdat de mensen erin geslaagd zijn om een fictief adres op te geven. Ook daarover hebt u geen concrete cijfers. Bestaan ze niet, of hebt u ze niet bij?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Vroeger waren er bijna exclusief boetes voor zwartrijden. Door het veiligheidsplan zijn de overlastboetes erbij gekomen. Uiteraard werden de boetes voor zwartrijden geïntegreerd in de overlastboetes. De meerwaarde van het veiligheidsplan is de mogelijkheid die wordt geboden aan het veiligheidspersoneel van De Lijn om reizigers te beboeten voor andere 'delicten' dan het zwartrijden alleen.

De doelstelling van het veiligheidsplan was niet het bestrijden van het zwartrijden, maar wel het verhogen van de veiligheid op De Lijn via het verhogen van controles op andere vlakken, bijvoorbeeld agressie en vandalisme. Het veiligheidspersoneel kan daarvoor nu boetes uitschrijven. Vroeger waren er alleen boetes voor zwartrijden. Ik wil hiermee trouwens niet zeggen dat de bestrijding van het zwartrijden niet belangrijk is, maar er wordt niet prioritair bijkomend op ingezet door het veiligheidsplan.

De cijfers die ik bij heb, zijn de cijfers die we hebben. De eerste cijfers betreffen het seponeren. Er werden 2224 pv's geseponeerd. Drie vierde ervan heeft te maken met mensen die aantonen dat ze wel een abonnement hebben. Eén vierde heeft te maken met het feit dat mensen een gegronde reden hebben om niet over een geldig vervoersbewijs te beschikken. Er worden dus redenen aanvaard.

Daarnaast zijn er de cijfers over de boetes die niet worden betaald. Het gaat om 1,3 percent of in totaal

155 boetes. In het overgrote deel ervan worden ze niet betaald omdat we de overtreder niet meer vinden. Het zijn mensen die erin geslaagd zijn om een valse identiteit op te geven en die we niet kunnen opsporen. Al bij al gaat het om een heel laag percentage.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Indien u van mening blijft dat het aantal betrapten de voorbije jaren is gedaald, stel ik voor dat u de cijfers nog eens bekijkt.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb de cijfers voor me liggen, maar ze zijn niet opgesplitst per provincie.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Veel collega's stellen er jaarlijks schriftelijke vragen over. Ik heb de gegevens eruit gehaald. Ofwel zijn de antwoorden op de schriftelijke vragen fout, ofwel is uw informatie fout.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik heb enkel het totaalbeeld van 2003 tot 2006 bij. Ik zal alles nog eens laten verifiëren, maar uit het totaalbeeld blijkt een daling met 10 percent over alle provincies heen. Dat wil natuurlijk niet zeggen dat er in elke provincie een daling is.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over het rapport over sluipverkeer in de zuidoostrand van Antwerpen

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, naar aanleiding van de aanhoudende verkeersdoorstromingsproblemen in de zuidoostrand van Antwerpen bent u ingegaan op mijn vraag en op de vraag van de burgemeesters van de zuidoostrand van Antwerpen om de problematiek aan te pakken. Ik wil u daarvoor bedanken. U liet een studie maken die de problematiek in kaart moest brengen. Ik heb vernomen dat de samenwerking in de projectgroep en ook de samenwerking met de betrokken gemeenten heel goed verliep.

Inmiddels werd de studie afgerond en opnieuw aan de gemeenten voorgesteld. Die waren niet echt laaiend enthousiast en meldden vooral dat de tijd van handelen nu toch echt wel aangebroken is. Het mag niet allemaal langetermijnvisie zijn.

Ik zal niet uitweiden over elk punt van het rapport – dat zou ons te ver leiden, het is immers een vrij lijvig rapport –, maar ik heb toch een aantal bedenkingen bij sommige voorstellen tot oplossing. We kunnen wel vaststellen dat het probleem heel ernstig is. Het valt bovendien op dat veel problemen voortspruiten uit een slechte verkeersafwikkeling buiten de zuidoostrand van Antwerpen – het is dus geen lokaal probleem. Er zijn ook grote inspanningen nodig om de problematiek op te lossen.

Ik beperk me tot een aantal vragen die ik heb gedistilleerd uit voorstellen uit de studie. In de nota staan een aantal omschrijvingen met als prioriteit: hoogst, hoog en midden. De gemeenten zouden graag weten op welke termijn ze acties kunnen verwachten. Wat houden 'hoog', 'hoogst' en 'midden' in?

Er moeten een aantal infrastructurele maatregelen worden genomen. Zullen ze worden uitgevoerd zoals in de studie wordt voorgesteld? Werden de voorstellen getoetst bij het kabinet Openbare Werken? Het gaat immers om infrastructurele maatregelen, niet enkel over mobiliteitsmaatregelen.

Inzake het openbaar vervoer stelt de studie ook andere trajecten voor dan wat in het masterplan vastligt. Werd deze visie uit de studie reeds besproken met De Lijn? Zo ja, is een trajectwijziging dan nog mogelijk?

De studie ziet eveneens een oplossing in het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel. Zult u daar initiatieven toe nemen? Zult u daarover spreken met uw collega's? Een van de oplossingen die door de onderzoekers werd voorgesteld, is het sluiten van de grote ring rond Antwerpen. De vorige regering heeft beslist om definitief af te zien van de sluiting van de ring. Zult u dit debat opnieuw openen?

Hoe zal de studie verder worden opgevolgd om uitvoering te geven aan de voorgestelde oplossingen?

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mijnheer de voorzitter, ik heb een algemene vraag die geldt voor alle Vlaamse gemeenten en regio's: in welke mate kunnen regionale mobiliteitsplannen ook een middel tot oplossing zijn? Alle Vlaamse gemeenten hebben gemeentelijke mobiliteitsplannen opgemaakt. Sluipverkeer bijvoorbeeld stopt niet aan de gemeentegrens, maar loopt door verschillende gemeenten.

Mevrouw de minister, is het niet nuttig om meer dan ooit de gemeenten aan te moedigen – verplichten horen de gemeenten niet graag – om verder te kijken dan de gemeentegrenzen en zelf initiatieven te nemen om regionale mobiliteitsplannen op te stellen? Daarin kan een cluster van gemeenten terdege een structureel probleem ten aanzien van verkeersdoorstroming oplossen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik zal ter inleiding de studie over sluipverkeer situeren. Ik heb het een pilootstudie genoemd. Het is de bedoeling er veel uit te leren en eventueel conclusies te trekken over de aanpak van het sluipverkeer voor heel Vlaanderen.

Sluipverkeer is een toenemend probleem in heel Vlaanderen. Het wordt minstens een even groot probleem als dat van de files, maar met een grotere impact. Het gaat vaak over de leefbaarheid en verkeersveiligheid van heel kwetsbare buurten, waar schoolgaande kinderen komen, mensen wonen en dergelijke. Het probleem moet ons zeer ter harte gaan. Naar aanleiding van de grote werken aan de Antwerpse ring en de grote werken die opnieuw gepland werden, is het gebied ten zuidoosten van Antwerpen een kwetsbare regio. Als minister kan ik niet naar oplossingen zoeken voor elk lokaal probleem. We kunnen wel veel leren uit de methodiek die nu is ontwikkeld. Het gaat uiteraard over de heel concrete problematiek van de zuidoostrand, maar het is de bedoeling uit de methodiek te leren voor de aanpak in de rest van Vlaanderen.

De gemeenten die tot het studiegebied behoren zijn: Aartselaar, Boechout, Borsbeek, Edegem, Hove, Kontich, Mortsel, Ranst, Wijnegem, Wommelgem en Zandhoven. Een aantal gemeenten behoort tot het impactgebied en zijn betrokken, in het bijzonder de stad Antwerpen en de stad Lier. In de stad Antwerpen gaat bijzondere aandacht naar de districten Berchem, Deurne, Merksem en Wilrijk.

Mevrouw Van den Eynde, het eindrapport bestaat eigenlijk nog niet, er is nog maar een voorstel van eindrapport. Ik ben maar een van de actoren, en hier ben ik vooral een stilzwijgende vennoot. Het Vlaamse mobiliteitsbeleid betaalt de studie die dit mogelijk maakt, maar wij nemen er geen beslissingen: de minister van Mobiliteit beslist niet wat er moet gebeuren. Dat zou ook een verkeerde methodiek zijn. Er is pas een eindrapport als de hele stuurgroep het ermee eens is. Dat is ook de uitdaging van de stuurgroep. Het is heel gemakkelijk om vast te stellen dat er sluipverkeer is.

In het begin van de ontwikkeling van de methodiek zag ik ook dat het heel gemakkelijk was om vooral de andere gemeente als grote boeman aan te duiden en degene die schuld had aan sluipverkeer in de eigen gemeente. Het is veel moeilijker tot conclusies te komen die worden gedragen door alle gemeenten. Dat is de opdracht. Zeker regionale mobiliteitsplannen moeten worden gedragen door alle betrokken gemeenten.

Dat proces is bezig. Dat maakt het me moeilijk om op al uw vragen concreet in te gaan, want het eindrapport is er nog niet en de discussie is nog bezig. Toch wil ik op een aantal van uw vragen antwoorden.

De categorisering hoogst-hoog-midden, waar u naar verwijst, heeft niets te maken met welke conclusie dan ook. Het heeft enkel en alleen te maken met een methodiek die gehanteerd werd om de problemen bottom-up te kunnen prioriteren. Als eerste stap bij de probleemanalyse is aan de leden van de projectgroep gevraagd om een inventaris op te maken van de problemen op hun grondgebied of in hun beleidsdomein en er daar acht uit te selecteren. Aan de hand van opgestelde fiches beschreven de verschillende gemeenten de problemen met sluipverkeer.

Deze voorbereiding werd door de gemeenten bezorgd aan het studiebureau. Vervolgens zijn de problemen die de gemeenten hebben aangegeven op hun eigen grondgebied tijdens de eerste projectgroep toegelicht en op een grote kaart aangeduid. Aan de problemen worden verschillende prioriteiten toegekend: maximum één probleem met de hoogste prioriteit, maximum twee problemen met hoge prioriteit en maximum vijf problemen met midden prioriteit. Op deze manier kon de inventarisatie op een gestructureerde manier gebeuren en werden de betrokken gemeenten ook gedwongen zelf na te denken over wat zij vinden dat prioritair moet worden aangepakt. Het gaat dus louter om een methodiek,en men mag er geen conclusies uit trekken.

De definitieve lijst van infrastructurele maatregelen die een concrete opvolging krijgt, zal deel uitmaken van het finale rapport. Dat is de doelstelling, maar ik weet niet of we daar zullen toe komen. Het is een van de allermoeilijkste beslissingen die moet worden genomen. Het is gemakkelijk om te beslissen dat er een nieuwe weg moet komen in uw buurgemeente. Het is heel wat moeilijker om te beslissen dat er in uw eigen achtertuin, door open gebied, een nieuwe weg moet komen. Dat is het interessante aan de oefening die nog bezig is. Het spreekt voor zich dat de minister van Openbare Werken zal worden betrokken in dit overleg. De minister van Openbare Werken en de minister van Ruimtelijke Ordening zijn mee betrokken in de stuurgroep, via de administratie en het kabinet. Het heeft geen enkele zin dat ik me uitspreek over wat tot de bevoegdheid van collega-ministers behoort.

De studie stelt tot nader order geen gewijzigde tracés voor van in het Masterplan goedgekeurde projecten, ook hier gaat het over voorstellen vanuit lokale besturen. Niettemin hebben voor deze regio nog niet alle Masterplanprojecten hun volledige vergunningsprocedure doorlopen en is het uiteraard niet uitgesloten dat bijvoorbeeld in het kader van de MER-rapportering nog alternatieve tracés kunnen worden bekeken. Ik heb daar geen probleem mee. Ik vind dat het deel moet uitmaken van overleg.

Het enige wat ik in het ontwerprapport lees over de Liefkenshoektunnel, gaat over de versnelling van de

procedure om de Liefkenshoektunnel tolvrij te maken bij calamiteiten. Het gaat over het principe dat vandaag al bestaat: als er een grote calamiteit op de ring plaatsvindt, wordt nu een aantal keer per jaar de Liefkenshoektunnel gedurende een aantal uren tolvrij om het vastgelopen verkeer vlot te trekken. Om sluipverkeer te vermijden, zou het interessant kunnen zijn om deze procedure te versnellen en ook sneller aan de automobilisten te communiceren. Deze vraag staat in het rapport, en we kunnen die zeker onderzoeken.

Wat over de grote ring rond Antwerpen te lezen staat in het rapport, is een suggestie die bottom-up tijdens een van de workshops werd geopperd door drie gemeenten. Dit is voor alle duidelijkheid geen aanbeveling van de onderzoekers, maar maakt deel uit van het proces dat nu bezig is. Ik ben er alleszins geen grote voorstander van om deze discussie opnieuw te openen. Het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen is duidelijk wat dit betreft. De minister van Ruimtelijke Ordening moet daar dan maar eens naar kijken. Volgens mij is dat niet de oplossing voor de regio.

Ik wil niet vooruitlopen op de finale conclusies van het rapport. Het is de bedoeling dat de partners rond de tafel hierover overeenstemming bereiken, en het proces moet zijn gang kunnen gaan. Er zullen op korte en lange termijn oplossingen worden voorgesteld. Ik ben absoluut bereid, voor wat betreft mijn eigen bevoegdheden, mijn volle verantwoordelijkheid te nemen als er een consensus bestaat over een aantal projecten, maar daarover vertel ik u binnenkort meer.

Tot slot, wat de regionale mobiliteitsplannen betreft, mijnheer Van den Heuvel, is het een heel leerproces dat inzicht verstrekt over de wijze waarop regionale mobiliteitsplannen in de toekomst kunnen worden ondersteund.

Ik heb indertijd tijdens de discussies over het op stapel staande ontwerp van Mobiliteitsdecreet, waaraan de administratie en mijn kabinet intussen hard werken, altijd gesteld dat een decreet moet leiden naar de niveaus waarop de plannen worden uitgewerkt. Er zijn twee niveaus die decretaal goed moeten worden verankerd omdat we weten dat ze kunnen werken. Het eerste is de ervaring die we hebben opgedaan met de gemeentelijke mobiliteitsplannen. Het is belangrijk dat deze wordt verankerd. Dan is er het Vlaamse Mobiliteitsplan. Daarover moeten goede procedures worden afgesproken. Dan blijft de vraag open wat met het tussenniveau moet gebeuren. Dat is een interessante discussie.

Mijn mening is dat er vandaag heel flexibel moet mee worden omgegaan. De provincie is niet het juiste niveau waarop de mobiliteitsproblemen kunnen worden gevat. De problemen zijn vaak grensoverschrijdend en vaak is de provincie te groot, zoals de provincie Antwerpen. Ik zie daar het nut niet van in.

De studie over het sluipverkeer geeft wel aan dat het zinvol is om een gezamenlijke visie te ontwikkelen op een regionaal niveau rond sluipverkeer maar ook over ontsluiting, filebestrijdingen en zo meer. We moeten nadenken over de mate waarin de provincie daar een belangrijke rol in kan spelen. We moeten dat op een flexibele manier invullen. Daarom heb ik de provincie gevraagd een rol te vervullen bij de opvolging van dit project. Het is niet aan de Vlaamse overheid om dit te doen, maar het is zeker nog voor discussie vatbaar.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik dank de minister voor haar antwoord. Het is een heel positief pilootproject en ik hoop dat het ook in andere gemeenten zal worden toegepast. Het is immers belangrijk dat gemeenten samen nadenken over de mobiliteitsproblematiek. Het toont aan dat sommige ingrepen op het bovenlokale niveau mogelijk lokale problemen kunnen oplossen. Mocht dit project bijvoorbeeld in het noorden van Antwerpen worden toegepast, zouden er misschien conclusies uit naar voren kunnen komen waaruit de Vlaamse overheid dan weer beleidsmaatregelen kan distilleren die lokale problemen zowel in het zuiden als het noorden oplossen.

U stelt dat het een voorstel van een eindrapport is. Hebt u er enig idee van wanneer het eindrapport klaar is? Het rapport moet toch voortgang vinden.

Minister Kathleen Van Brempt: Het eindrapport hangt af van de verschillende actoren.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wat de prioriteiten betreft, heb ik dat waarschijnlijk verkeerd begrepen. Ik had de vraag overgenomen van de burgemeester. Iedereen dacht dat het aangehaalde probleem prioritair was en het eerst zou worden behandeld. Er zal nog voorts over worden gesproken.

Ik pik nog even in op wat collega Van den Heuvel zei. Het is interessant om meer overleg te houden met de buurgemeenten. Ik stel bijvoorbeeld vast dat in de Rupelstreek een mobiliteitsplan is opgemaakt. De aangrenzende gemeenten worden helemaal niet op de hoogte gebracht van de plannen van de Rupelstreek die ongetwijfeld een weerslag zullen hebben op de buurgemeenten. Het is heel belangrijk dat er in de toekomst meer rekening mee wordt gehouden. Zeker als men terug naar de sneltoetsevaluatie wenst te gaan, moet men daar de nadruk op leggen. Wat de Rupelstreek betreft, is het van belang ook naar Kontich, Willebroek en Puurs te gaan, die daarrond liggen. Dat gebeurt op dit moment niet. Het is heel belangrijk omdat deze gemeenten niet in deze studie zijn opgenomen. Er moet meer overleg komen tussen de regio's in plaats

van enkel binnen de eigen gemeente te blijven met een mobiliteitsplan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

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

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

De heer Koen Van den Heuvel: U zult zeggen het is oktober en hij is daar weer met een vraag over gps en sluipverkeer. Sluipverkeer en gps gaan soms hand in hand. Gps is een prachtig product, in 2006 het product van het jaar. Vorig jaar waren er al meer dan een half miljoen gps-gebruikers. Het is een goed hulpmiddel in de vrachtwagen, de wagen of op de fiets. Het wordt altijd maar gespecialiseerder, maar dat heeft ook nadelen. Daar gaat de discussie net over. Hoe kunnen we er goed mee omgaan om de negatieve bijeffecten zo veel mogelijk te beperken? Het is een nieuw product ontwikkeld door de private sector en het gevaar bestaat altijd dat de overheid te veel reglementeert.

We hebben de voorbije weken een enquête gehouden en daaruit is gebleken dat sluipverkeer door verkeerd gpsgebruik een thematiek is die in Vlaanderen leeft. Ongeveer 80 percent van de gemeenten wordt met sluipverkeer geconfronteerd. We hebben een paar weken geleden nog het voorbeeld van Veurne gezien. Er zijn toen hindermaatregelen opgesteld en een goede omleiding aangeduid, maar de meeste weggebruiker volgen gewoon hun gps. Zo komt men op veldwegen terecht of in centra of zone 30's. Bijna iedere week lezen we wel een voorbeeld van zo'n chauffeur, laatst nog in Limburg toen een Nederlandse vrachtwagenchauffeur op een jaagpad naast het kanaal terechtkwam dat almaar smaller werd. De vrachtwagen moest ten langen leste worden weggetakeld.

De problematiek leeft in Vlaanderen. Ik zie dat de minister dat in haar antwoord op een vraag van de heer Daems ook erkent. Dat is positief. Zij beseft heel goed dat we daar iets aan moeten doen. De vraag is hoe we daar iets aan kunnen doen.

U hebt verschillende initiatieven genomen, ook op het vlak van studies. U hebt in 2005 gesteld de hele problematiek rond de gps in beeld te willen brengen en te onderzoeken.

Een jaar later hebt u gezegd dat u de snelheidsdatabanken als eerste ging lanceren, om dat later te integreren in de gps-systemen. De studie over de snelheidsdatabanken is intussen afgewerkt, maar we hebben er weinig links naar de navigatiesystemen in teruggevonden. Ik moet daar helaas uit concluderen dat u de voorbije jaren wel meermaals uw oprechte bezorgdheid hebt uitgedrukt over het toenemende sluipverkeer en ook enkele acties hebt ondernomen, maar dat we na twee jaar in de praktijk weinig vooruitgang geboekt hebben.

Bij onze noorderburen zitten de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (VNG), het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de actoren in het openbaar vervoer regelmatig rond de tafel om die problematiek op een structurele manier aan te pakken. Sluipverkeer en gpsmisbruik zullen we nooit volledig kunnen oplossen, maar als we het op zijn minst op een goede manier willen begeleiden, moet elke actor zijn verantwoordelijkheid opnemen. De overheid en de bevoegde minister moeten daarin een coördinerende rol spelen. Zij moeten het initiatief nemen om alle actoren – lokale besturen, de actoren in het openbaar vervoer, de kaartenmakers en de gps-producenten – rond de tafel te brengen. Ik wil u dan ook vragen om meer initiatieven te nemen dan tot op heden is gebeurd.

Mevrouw de minister, in april 2005 hebt u een specifiek onderzoek naar gps aangekondigd. Is die studie afgerond? Zijn er concrete aanbevelingen uit voortgekomen? Enkele maanden later hebt u gezegd dat er gewerkt werd aan de opmaak van een snelheidsdatabank. Er is een eerste partiële studie afgerond, maar we hebben daarin weinig links gevonden naar gps-gebruik. U hebt ook gezegd dat u een aantal bijvragen had geteld en dat er toevoegingen zouden komen. Wat is de precieze timing daarvan? Op welke wijze kan de snelheidsdatabank mee gps-systemen aansturen? Hebt u al contact opgenomen met de transportsector en de producenten van navigatiesystemen om de problematiek te bespreken? Welke initiatieven komen daaruit voort?

De gps-toestellen kunnen technisch nog verbeterd worden. De negatieve effecten kunnen verminderd worden. Ik denk daarbij aan een snelle actualisering van de informatie. Uit mijn enquête blijkt dat amper 10 percent van de gemeenten al eens contact gehad heeft met een gps-producent of een kaartenmaker. Dat is heel weinig, terwijl ze allemaal wel geïnteresseerd zijn om via een efficiënt forum informatie over wijzigingen in hun wegennet door te sturen.

Er is ook nood aan differentiatie tussen wagens en vrachtwagens. Gps-toestellen worden steeds krachtiger, het kleinste landwegeltje zit erin. Dat betekent echter ook dat er nood is aan informatie over bijvoorbeeld tonnagebeperking voor vrachtwagens.

Uit de enquête blijkt dat sluipverkeer niet alleen slaat op vrachtwagens, maar ook op personenwagens. Maar

vrachtwagens zijn nu eenmaal zichtbaarder en veroorzaken meer ergernis. Voor de vrachtwagenchauffeur zelf is het uiteraard ook niet interessant om op zo'n jaagpad terecht te komen en daar dan een paar uur tijd te verliezen. De sector is dan ook vragende partij voor gps-systemen op maat van vrachtwagens, waarin bijvoorbeeld de tonnagebeperkingen in de verschillende gemeenten kunnen worden opgenomen.

Er is in elk geval voldoende gespreksstof om met de gps-producenten rond de tafel te zitten. Zijn er systemen van labeling mogelijk om hen aan te moedigen en om het gebruik van gps te optimaliseren?

Staat u achter het Nederlandse idee van het integrale systeem van auto en openbaar vervoer, waarbij de tijdstabellen van de Nederlandse spoorwegen opgenomen werden in de producten van TomTom? Hoe staat u tegenover het idee om dat systeem uit te breiden naar Vlaanderen?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik heb het gevoel dat er af en toe sprake is van een minder zorgvuldige heraanleg van een bepaalde hoofdas of -straat, waardoor men het verkeer vaak richting omliggende straten stuurt. Bij de heraanleg van hoofdassen moeten we erover waken dat we die niet abrupt versmallen en dat we de capaciteit niet zomaar verkleinen. Door op die manier het verkeer te willen terugdringen, krijgt men soms het perverse effect dat er net meer sluipverkeer ontstaat in de aanpalende woonbuurten.

Wordt daarover nagedacht? Wordt die bedenking meegenomen bij de heraanleg van hoofdassen of belangrijke verkeersaders?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Collega's, ik ben mij terdege bewust van de trage vooruitgang in dit dossier. Er is een studie geweest rond gps en de toepassing op het ISA-systeem. Dat is een andere toepassing dan die voor het sluipverkeer. Met gps kun je oneindig veel dingen doen – goede en minder goede – maar alles staat of valt met het hebben van heel accurate data. En daar knelt het schoentje wat betreft onze verantwoordelijkheid als Vlaamse Gewest. Neem nu het voorbeeld van tonnage, dat heel belangrijk is in de strijd tegen sluipverkeer: als we niet exact geregistreerd hebben welke tonnagebeperkingen er zijn, kan gps hooguit richtingaangevend zijn en verliest het een deel van zijn kracht. Dergelijke registratie is voor mij een prioriteit.

Ik wil daar tijdens deze legislatuur een absolute prioriteit van maken en de eerste stappen zetten. Ik wil in 2008 een snelheidsdatabank ontwikkelen. Het gaat dan over een databank waarin alle borden die dit land rijk is, worden geregistreerd. Dat is een zeer grote opdracht. Daarvoor hebben we het decreet op de aanvullende reglementen nodig en daar zijn we volop aan bezig. We willen enerzijds een versoepeling waardoor gemeenten niet elke keer advies moeten vragen of een aanvullend reglement er al dan niet kan komen. Ik denk dat gemeenten wijs genoeg zijn om dat zelf te beslissen. Anderzijds verplichten we ze wel om dit te melden. Dat is een eerste stap.

De tweede stap is het klaarmaken van de software en de webapplicatie. Ook daar zijn we volop mee bezig. We hebben natuurlijk een nulsituatie nodig. Eerst moeten we een zicht hebben op heel Vlaanderen om daarna de aanvullende reglementen goed te registreren. Op die manier wordt een databank ontwikkeld die zinvol is om aan een gps-systeem te linken. We moeten nog nagaan hoe we die nulmeting het beste organiseren. Dat wil ik in 2008 absoluut in gang zetten.

Dan was er een vraag over contact met de transportsector en de producenten van navigatiesystemen. Met de transportsector kunnen afspraken worden gemaakt over het gebruik, maar vooral afspraken met de producenten van navigatiesystemen zijn belangrijk. Tot op heden hebben we dat nog niet gedaan omdat we nog niets konden aanbieden. Ik moet kunnen zeggen dat we binnen een bepaalde termijn een snelheidsdatabank zullen hebben om ervoor te zorgen dat ze er mee instappen. Voor mij loopt dat parallel. Eens we weten wanneer de databank operationeel kan zijn, is het zinvol om gesprekken op te starten.

U vroeg of ik effectief zal starten met de opmaak van de snelheidsdatabank. Het antwoord daarop is ja. Momenteel heb ik reeds contacten met de dataleveranciers. Ze zijn vragende partij om hier verder werk van te maken. Op deze manier zullen ook de data die ze aanleveren naar hun klanten, de gps-producenten, veel correcter zijn. De gps-producenten werken in een markt die veel groter is dan Vlaanderen. Het is een internationale markt. Vandaar zullen we degelijke data moeten ontwikkelen om hen ervan te overtuigen om de nodige modules uit te werken.

Voor deze databank zijn er drie speciale aandachtspunten: de gebruiksvriendelijkheid van de ondersteunende tools bewaken, ondersteunen dat de ontwikkeling rekening houdt met de Europese state of the art en publiek-private samenwerking ondersteunen. De gegevens van de databank moeten in de toekomst ook nuttig zijn voor commerciële toepassingen

De timing voor de opmaak van de webtoepassing die het mogelijk maakt dergelijke data in te voeren en te beheren, is momenteel het derde kwartaal van 2008. De timing die vooropgesteld wordt voor de inventarisatie van de verkeersborden is 2008-2009.

Het is de bedoeling om volledige en correcte gegevens ter beschikking te stellen aan kaartenfabrikanten, op voorwaarde dat er garanties zijn dat de gegevens zullen worden aangewend ter ondersteuning van de beleidsdoelstellingen. We zullen ze niet zomaar aanbieden als we niet weten dat ze effectief kunnen worden ingezet voor de bestrijding van onder andere sluipverkeer.

Een gps-producent kan niet aansprakelijk worden gesteld indien hij de verkeersrichtlijnen niet volgt. De gps-producent kan namelijk moeilijk aansprakelijk worden gesteld voor de gebruiker van het toestel. Het is heel moeilijk om een juridische link te leggen tussen het gebruik en de juiste aanlevering van de data aan de kaartenmaker. Het is voor ons heel moeilijk om voor 100 percent juridische zekerheid te geven dat de data die door de gemeenten worden aangeleverd, correct zijn. Het blijft dus een ondersteunende tool.

In uw laatste vraag oppert u een interessant denkkader dat me zeker charmeert. We moeten evolueren naar ketendenken en multimodaal denken. We moeten afstand doen van onze nogal unieke relatie met de wagen. De gps kan dat ondersteunen. Er is echter nog een lange weg te gaan. Ik kijk met veel interesse uit naar wat in Nederland gebeurt. Ook daar gaat het nog om een intentie. Bij mijn weten zijn er nog geen systemen die functioneren.

Een eerste belangrijke stap die wij in de nabije toekomst willen zetten, is de integratie en zeer nauwe samenwerking tussen de dispatching van De Lijn en het verkeerscentrum. Er is een vervoersmanagement in ontwikkeling waarmee in Antwerpen zal worden begonnen. In Brussel worden ook afspraken gemaakt. In Gent moet dit nog worden opgestart. Vandaag gaat dit echter alleen nog maar over wegen en zijn er te weinig links naar het openbaar vervoer. Daar wil ik aan werken. In de toekomst zijn gps-systemen niet uitgesloten.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, ik wil u danken voor het antwoord. Ik ben blij dat u uw bezorgdheid nogmaals uitdrukt en dat u uw volle aandacht wilt besteden aan de problematiek van het sluipverkeer. Dat is heel positief.

Het verheugt me dat u in 2008 effectief werk zult maken van de databanken. Dat zal over de opstart gaan, want alles zal wel wat langer duren dan een paar maanden. Wie zullen de dataleveranciers zijn? Laat u dat over aan privéoperatoren, of zult u de lokale besturen inschakelen om de data te leveren voor de Vlaamse databank?

Van de studies van de voorbije jaren en maanden hebben we, meen ik, één studietje over de snelheidsdatabank ontvangen. Zijn de andere raadpleegbaar? Of zijn ze nog niet afgewerkt? Het zou leuk zijn om ze in een bui van transparantie te kunnen inkijken.

Als we optimistisch zijn, hebben we binnenkort een databank met informatie over verkeersborden, over de verkeerssituatie in heel Vlaanderen. Het zal dan natuurlijk een uitdaging zijn om alles te transformeren in een efficiënt gps-systeem. Het is de vraag welke criteria gehanteerd zullen worden en wat de modaliteiten zullen zijn. Wat vindt u zelf van de differentiatie tussen wagens en vrachtwagens? De kaartenlezers vertellen immers dat ze al over heel wat informatie beschikken. De heer Snauwaert heeft deze voormiddag nog op de radio gezegd dat ze de tonnagebeperkingen al kennen, dat die voor de meeste straten in Vlaanderen al in het systeem zitten. Het probleem is dat er nog veel verbeterd kan worden. Ik steun daarom uw initiatief om de databank op Vlaams niveau te maken. Het blijft een uitdaging. Overleg met de gps-producenten is noodzakelijk om alles ook in een afgewerkt gps-product te krijgen, wat mijn vraag over de differentiatie tussen wagens en vrachtwagens verklaart.

Over de hoofdrouting hebben we nog maar weinig gezegd, maar zolang de gps-producten de kortste en de snelste route als een evenwaardige optie blijven hanteren, blijven ze het sluipverkeer vergemakkelijken. Voor vrachtwagens zouden een aantal straten echt afgesloten moeten worden. Dat is een uitdaging die nog overblijft wanneer wij een heel geüpdatete sterke, krachtige databank hebben. We moeten alles vertalen in een gebruiksvriendelijk product waar de opmerkingen in verwerkt worden – en ik zeg dit met respect voor de makers van het product.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, de aanlevering van de data bevat twee aspecten. Eerst is er de nulmeting. We zullen moeten zien hoe die wordt georganiseerd, want het houdt in dat elk bord in Vlaanderen wordt geïnventariseerd. Dat is natuurlijk een immens werk. We moeten die nulmeting dus nog eens goed bekijken. Als die er is, is het makkelijker om de updates te organiseren. De lokale besturen plaatsen samen met het Agentenschap Infrastructuur de borden op de gewestwegen. Voor alle duidelijkheid: als het over gewestwegen gaat, beschikken we al over de gegevens. Die databank bestaat al, maar ik weet niet hoe accuraat die is. Dat zijn de belangrijkste dataleveranciers voor de databank waar wij aan werken.

Ik zal nog eens kijken hoe het zit met de studies. Ik dacht dat ze allemaal beschikbaar waren.

Ik ben het absoluut eens met uw laatste vraag. Ik wil zeker eens samen zitten met de gps-producenten, maar niets houdt hen tegen om de opsplitsing tussen vrachtverkeer en personenverkeer vandaag al te maken. Als het helpt dat ik eens met hen praat, dan wil ik dat wel doen, maar ik heb de tools niet in handen om hen te verplich-

ten. Over die hefboom beschik ik niet. Ik zeg zeker geen 'neen' tegen dit voorstel. Ik zal het nog eens bekijken.

Mevrouw De Ridder, uw vraag betreft veeleer Openbare Werken dan Mobiliteit. Vandaag gebeurt het steeds met respect voor de categorisering van de wegen. Er worden dus geen wegen gedownsized tot een eenbaansweg als dat niet overeenkomt met de categorisering van de wegen.

Ik voel wel aan, ook tijdens de discussie daarnet, dat er altijd een heel moeilijke evenwichtsoefening moet worden gemaakt. Dat is ook het geval bij een aantal tramlijnverlengingsprojecten. Steeds weer moet een evenwichtsoefening worden gemaakt. Aan de ene kant staan de wensen van een lokaal bestuur. Heel vaak gaat het dan over winkelstraten. Lokale besturen vinden het – terecht – heel belangrijk dat mensen op de meest veilige en aangename manier kunnen winkelen. Aan de andere kant is er de vraag naar een bredere mobiliteit, denken we maar aan de doorgang van zwaar vervoer. Het gaat dan over de tonnageverplichting.

Het initiatief in Veurne is begrijpelijk, maar ik kan me inbeelden dat als ergens het zwaar vrachtvervoer zou worden verboden, al dan niet met een aanvullend reglement, de naburige gemeenten het slachtoffer worden. Dat is altijd een heel moeilijke evenwichtsoefening, en er is telkens discussie als er een nieuwe weg wordt aangelegd. Het is niet altijd gemakkelijk voor ons om de juiste balans te vinden tussen de leefbaarheid van een stad of een gemeente en de bredere mobiliteitsafwikkeling. Er moeten heel vaak drastische beslissingen worden genomen om het probleem ten gronde op te lossen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil een voorbeeld geven, zonder erover te willen uitweiden, namelijk het verhaal van Mortsel. Daar werden twee rijstroken teruggebracht tot één, met het perverse effect dat heel Edegem, maar ook bijvoorbeeld Mortsel of Kontich, momenteel veel moeilijkheden hebben met doorgaand verkeer. De autobestuurders begeven zich door de woonwijken om die hoek van de Grote Steenweg-Liersesteenweg te vermijden. Dat is ook terecht.

Het is een goed voorbeeld van hoe het in de rest van Vlaanderen ook kan evolueren: de bestuurders beginnen in de aanpalende woonwijken te rijden om een bepaalde hoek te vermijden die versmald is. Ik denk dat het soms beter is om de capaciteit van een baan te behouden om te vermijden dat het verkeer zich een weg zoekt door woonwijken. Als men dan nadien die woonwijken gaat afsluiten, is het gebied onbereikbaar. Het is een moeilijke evenwichtsoefening, maar het is zeker niet altijd zo dat de categorisering wordt behouden zonder capaciteitsverlies.

De voorzitter: De heer Van Aperen heeft het woord.

De heer Jul Van Aperen: Het kan nuttig zijn om databanken op te stellen, maar we moeten geen dubbel werk leveren. De leveranciers van kaarten hebben heel wat informatie vergaard. Ze doen dat door continu rond te rijden met digitaal uitgeruste bestelwagens, die bijna dag en nacht op de weg zijn om de gebieden in kaart te brengen. Het is belangrijk om overleg te plegen met die sector en na te gaan wat er al ter beschikking is en wat er nog nodig is als aanvulling.

Er zijn mensen in die sector die al veel informatie hebben. Bijvoorbeeld de firma VDO is momenteel bezig om specifiek voor vrachtwagens routeplanners te maken. Men houdt niet alleen rekening met tonnage maar ook met bruggetjes van 3,60 meter bijvoorbeeld, waar een vrachtwagen van 4,05 meter niet over kan, niettegenstaande er met de tonnage geen probleem is. De firma Map & Guide heeft een systeem waarbij je kunt differentiëren naar personenwagens, lichte vrachtwagens en zware vrachtwagens, met of zonder tolwegen. Er zijn al veel gegevens voorradig. Het zou dom zijn om dubbel werk te leveren, want dat kost heel veel geld.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de slechte scores van België inzake verkeersveiligheid

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, de European Transport Safety Council, de Europese koepel van verkeersveiligheidsorganisaties, meet elk jaar in welke mate de Europese lidstaten het aantal verkeersdoden terugdringen. Tussen 2005 en 2006 daalde het aantal verkeersdoden in ons land met slechts 1,8 percent, terwijl het gemiddelde van de Europese landen 5 percent bedroeg. Voor 2005-2006 bekleedt ons land slechts een achttiende plaats op de 28 Europese landen.

Ook qua aantal verkeersdoden per miljoen inwoners scoren we slecht. Met 102 doden staat België slechts zeventiende. In Nederland sterven er jaarlijks 45 mensen per miljoen inwoners in het verkeer, minder dan de helft van het aantal in ons land. Het Belgisch Instituut voor Verkeersveiligheid wijst er bovendien op dat de meest recente cijfers helemaal geen beterschap tonen. De verkeersveiligheidsbarometer van juni 2007 toont zelfs het begin van een stijging van het aantal doden. Nieuwe drastische maatregelen zijn absoluut nodig. Indien we inzake bepaalde economische parameters of indicatoren een dergelijke slechte score halen, zou er

onmiddellijk een masterplan worden opgesteld en zouden alle middelen gemobiliseerd worden om ons land terug in de kop van het peloton te krijgen. Ik denk dat dat ook nodig is voor deze zaak.

Mevrouw de minister, het gaat over cijfers voor België. Hoe situeert Vlaanderen zich in deze Europese vergelijking? Zal de doelstelling van de Vlaamse Regering om het aantal verkeersslachtoffers terug te dringen, alsnog worden gehaald? Men sprak over een halvering, terwijl het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers momenteel veel minder snel gaat dan in andere landen. Welke drastische maatregelen zal de regering nemen om het tij te doen keren en Vlaanderen koploper te maken inzake het terugdringen van het aantal verkeersdoden?

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: In de Gazet van Antwerpen van 1 oktober en Het Laatste Nieuws van 2 oktober stonden hoeraberichten. Er werd vermeld dat we zeer goed scoorden tussen 2000 en 2006. In de verkeersbarometer van juni lees je echter het volgende: "Zoals al enkele maanden is aangekondigd in de vorige barometers, is de stijgende tendens deze maand wel degelijk op alle indicatoren toepasbaar: het jaartotaal van de ongevallen stijgt met 4,5 percent, het jaartotaal van de gewonden met 5,1 percent en het jaartotaal van de doden ter plaatse is met 0,4 percent gestegen." Er staat een duidelijk zinnetje dat ook voor Vlaanderen toepasbaar zal zijn: "De dalende tendens is dus over de hele lijn gestopt, en we kunnen slechts vaststellen dat we onze inspanningen zullen moeten verdubbelen om opnieuw een daling te constateren."

Voor het gewestelijke niveau stelt men: "In Vlaanderen komt men tot dezelfde vaststelling als op nationaal vlak. Erger nog: het aantal letselongevallen, gedaald sinds eind 2004, kent sinds het jaartotaal van oktober 2006 een niet eerder geziene toename."

Vlaanderen scoort misschien wel beter dan Wallonië, maar er is op zijn minst een verdubbeling van de inspanningen nodig om het doel te halen dat we vooropgesteld hadden, namelijk een halvering van het aantal dodelijke slachtoffers tegen 2010.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Mevrouw de minister, het oude verkeersboetefonds wordt vervangen door een nieuwe regeling. Op zich zal dat voor Vlaanderen een verbetering inhouden, als het om objectieve criteria zal gaan, los van de geforceerde sleutel 40-60.

In welke mate zal de Vlaamse Regering betrokken worden bij de nieuwe verdeling van die middelen? Welke criteria zullen daar spelen? Het verkeersboetefonds had en heeft als eerste prioriteit het terugdringen van het aantal verkeersslachtoffers. In welke mate zult u vanuit de Vlaamse Regering initiatieven nemen om daar, in overleg met de federale overheid, een Vlaamse stem te laten weerklinken?

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Collega's, ik wil nog even de kern van het pleidooi herhalen dat ik gehouden heb bij het debat over de E313 en in een actuele vraag in juni. Het grote probleem blijkt zich vooral te concentreren op de autosnelwegen. Op het onderliggende wegennet, de gewestwegen, hebben we al een enorme inhaalbeweging gedaan. Het kan natuurlijk altijd beter, maar als je van heel ver komt, is het moeilijk een gelijkmatige daling te blijven aanhouden.

Op de autosnelwegen kunnen echter nog heel wat evidente maatregelen genomen worden. Die maatregelen zijn al genomen met betrekking tot het onderliggende wegennet. Ik denk aan de snelheidsharmonisatie op de knelpunten en dergelijke meer. Op dat vlak spreken verkeersspecialisten van een vrij slordig beleid. Ook inzake de snelheidshandhaving hebben we al heel wat stappen gezet op het onderliggende wegennet. Er is nu in extra middelen voorzien voor de plaatsing van digitale camera's op de autosnelwegen. Kunt u daar een stand van zaken van geven?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik wil het nog even hebben over onze dataverzamelingen inzake ongevallen. Ik heb onlangs een schriftelijke vraag gesteld over de N78. Eerder heb ik een gelijkaardige vraag gesteld over de gevaarlijke weg die van Sint-Truiden naar Landen loopt. Bij de administratie meldde men mij telkens dat de ongevallencijfers opgevraagd moesten worden en dat ik die zou krijgen, zodra ze beschikbaar waren. Ik ben momenteel nog altijd in blijde verwachting.

Wat zijn de meest actuele cijfers die de diensten van het ministerie van Openbare Werken hebben? Bij het verhaal van de gevaarlijke kruispunten was het bijvoorbeeld ook de bedoeling dat de studiebureaus het nodige materiaal zouden aanleveren, dat ze zelf moesten aanvragen bij de lokale politie. Ik ken de evolutie van de ongevallencijfers van mijn eigen gemeente, Riemst, maar zodra men een niveau hoger gaat, kan de administratie mij geen cijfers geven van het aantal ongevallen met doden en zwaargewonden.

In uw beleidsnota stond dat u op dat vlak naar accuraat materiaal wou evolueren. Ik stel echter vast dat men daar nog altijd niet in slaagt.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Collega's, wat betreft de cijfers van Vlaanderen tegenover België hebben we toch wat beter nieuws, zonder euforisch te worden. Tussen 2005 en 2006 is het cijfer voor België 1,8 en voor Vlaanderen 4,6. Het aantal verkeersdoden per miljoen inwoners bedraagt voor België 102 en voor Vlaanderen 89. Vlaanderen scoort met andere woorden nog altijd beduidend beter dan België. Dat zou ons ook op een iets betere, maar nog niet schitterende veertiende of vijftiende plaats brengen.

Dat blijkt ook wanneer we wat fijner kijken, namelijk naar het aantal doden in de periode 2001-2005. In Vlaanderen gaat het dan over een daling van 33 percent, in Wallonië is dat 18 percent. Met betrekking tot ernstig gewonden gaat het in Vlaanderen over min 22 percent, in Wallonië over min 17 percent.

Als we naar de evolutie van de voorbije tien jaar kijken, zitten we eigenlijk nog op koers. Het was de doelstelling het aantal verkeersdoden te verminderen met 50 percent tegen 2010. Op basis van de cijfers kunnen we stellen dat de grote sprong voorwaarts die de afgelopen tien jaar is gemaakt, er gekomen is met het versnellen van het beleid op het Vlaamse niveau. De grote winsten zijn geboekt, maar we zijn nu aan het vertragen. Dat kan men bijna intuïtief aanvoelen. We hebben opnieuw een versnelling nodig.

Ik ben dus bezig aan een volledig nieuw verkeersveiligheidsplan voor Vlaanderen. Het is in volle voorbereiding en het wordt bediscussieerd door alle mogelijke actoren. Het zal eerstdaags aan de Vlaamse Regering worden voorgelegd, waarna het onmiddellijk in deze commissie kan worden besproken. Er is een volledig nieuwe round up geleverd. Eerst is een goede probleemanalyse gebeurd, vervolgens zijn de juiste doelstellingen opgesteld om ten slotte te leiden naar een hele reeks maatregelen, zelfs met ambities ten aanzien van het federale niveau. De bevoegdheden behoren ook tot de bevoegdheid van de minister van Openbare Werken, de minister van Onderwijs en nog anderen. Ik wil er niet op vooruitlopen, want we zijn nog volop aan het discussiëren.

De absolute doelstelling is om vanaf volgend jaar opnieuw een versnelling in te voeren. Er is al naar verwezen. Het feit is dat er nieuwe middelen zijn ingeschreven en niet alleen voor digitale camera's. Als jullie de goedheid hebben om de begroting goed te keuren voor 2008, zal in 5 miljoen euro extra zijn voorzien bovenop de bestaande middelen voor het installeren van digitale camera's. Er zullen ook extra middelen worden uitgetrokken voor het uitvoeren van mijn eigen bevoegdheden, namelijk dit plan. Daarover zullen we het nog hebben tijdens de begrotingsbesprekingen. Het is niet zomaar een plan met wat doelstellingen: we hebben extra middelen om het plan uit te voeren.

Uw aanvoelen, mijnheer Glorieux, is ook het mijne. We moeten absoluut een tandje bijsteken, of we gaan vertragen tot we niet langer verbeteren. Dat is geen optie. We scoren immers nog altijd slecht ondanks de grote inhaalbeweging die is gebeurd. Het gaat concreet om 33 maatregelen en fiches die worden uitgewerkt in het verkeersveiligheidsplan.

Dat brengt me bij het verkeersboetefonds en de vraag van de heer Van den Heuvel. Ik hoop dat het nieuws goed is wat in het federale regeerakkoord wordt opgenomen. Ik ben nog niet helemaal gerustgesteld. Ik hoop dat de collega's uit dit parlement die hier mee begaan zijn, dit zullen doorgeven aan de partijen die nu rond de tafel zitten.

Er is vooruitgang geboekt over het eerlijker verdelen van de middelen uit het verkeersboetefonds. Het wordt meer gelinkt aan de inspanningen die worden geleverd. Ik denk nog aan de discussie die we deze zomer hebben gevoerd. Bij het overlopen van het akkoord kreeg ik de eerste indicaties dat de middelen niet zullen worden gebruikt voor de verkeersveiligheid, maar voor de politie en de grote noden die er ongetwijfeld zijn bij de lokale politie. Ik denk aan bijvoorbeeld de infrastructuur die er voor de politie moet zijn, maar dan krijgen we wel een verschuiving van middelen. Ik kan wel stellen dat Vlaanderen te weinig krijgt op basis van de geleverde inspanningen, maar als het geld dan wordt gebruikt voor alles behalve verkeersveiligheid, zetten we een stap achteruit. Ik ben dus helemaal niet gerustgesteld. Mijn absolute topprioriteit is dat de middelen worden ingezet voor verkeersveiligheid en de cijfers tonen aan dat het heel noodzakelijk is.

Er zal waarschijnlijk een koninklijk besluit moeten worden aangepast, als het al niet om een wettelijke aanpassing gaat. Dat moet ik bekijken. Mijn advies zal in ieder geval nodig zijn.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord, want u erkent de problemen en hebt blijkbaar al initiatieven genomen om de inhaaloperatie opnieuw in te zetten. Ik ben daar blij mee. Het hoe en waar zullen we binnenkort wel bespreken in de commissie nadat het in de schoot van de Vlaamse Regering is besproken.

Ik vraag met aandrang dat tegenover 33 maatregelen, ook de nodige middelen zouden liggen. Zeker in het licht van de heroriëntering van de middelen van het verkeersboetefonds is het belangrijk aan te geven welke maatregelen met welke middelen worden betaald.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik ben normaal gesproken optimistisch, maar u bent wel wat te optimistisch. U

spreekt nog altijd van een daling die stilvalt. Ik herhaal dat we met een stijging worden geconfronteerd van de verkeersonveiligheidscijfers.

Ik heb de barometer van juni 2007 bij me. Het aantal geregistreerde letselongevallen is gestegen met 4,5 percent. Op autosnelwegen gaat het om een stijging van 6 percent voor gewonden en van 18 percent voor dodelijke slachtoffers. Ik wijs erop dat dit slechter is dan waar we van uitgaan. Ik ben blij dat u met een actieplan komt, maar ik nodig u uit om goed na te gaan hoe slecht onze cijfers zijn. We gaan opnieuw achteruit in plaats van vooruit.

Ik ben wel heel blij met het plan dat op stapel staat.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U zegt dat de grote winsten zijn geboekt. Dat klopt, maar niet op de autosnelwegen. Ik hoop dat de autosnelwegen meer plaats zullen krijgen bij het verkeersveiligheidsbeleid dan tot nu het geval is geweest.

De voorzitter: Het incident is gesloten.