

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



Zitting 2007-2008

15 januari 2008

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van de Commissie Benchmarking Vlaanderen en de energie-efficiëntie van de bedrijven

1

Met redenen omklede moties

4

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de signalisatie en communicatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen met twee keer twee rijstroken

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe regeling voor het inhaalverbod voor vrachtwagens

4

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de veiligheid op parkeerplaatsen langs autosnelwegen en gewestwegen

9

Waarnemend voorzitter: Joris Vandenbroucke

Interpellatie van de heer Eloi Glorieux tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de resultaten van de Commissie Benchmarking Vlaanderen en de energie-efficiëntie van de bedrijven

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, geachte collega's, eind november werd het jaarrapport 2006 van de Commissie Benchmarking goedgekeurd. Sinds 11 december is het eindelijk beschikbaar op de site van het Verificatiebureau.

Via het Vlaamse Convenant Energiebenchmarking verbinden de energie-intensieve bedrijven zich ertoe om tegen 2012 inzake energie-efficiëntie tot de wereldtop in hun sector te behoren. In ruil krijgen ze een heleboel voordelen van de Vlaamse overheid, onder andere gratis uitstootrechten onder het Europese emissiehandelsstelsel, voorrang bij investeringssteun, gedeeltelijke vrijstelling van heffingen op elektriciteit, vrijstelling van andere broeikasgas- of energiebesparende maatregelen, enzovoort. De bedrijven worden gecontroleerd door het Verificatiebureau. De werking van het convenant wordt gestuurd door de Commissie Benchmarking.

We betreuren dat het rapport zich beperkt tot een bespreking van de resultaten van de benchmarkbedrijven en de sectoren. De werking van de Commissie zelf, de gehanteerde procedures, de consultants, de gewijzigde omstandigheden, blijven buiten beschouwing. Nochtans is het belangrijk om ook dit ieder jaar te evalueren.

Uit het recente jaarrapport leren we dat de energie-intensieve benchmarkbedrijven voor het tweede opeenvolgende jaar onvoldoende inspanningen leveren om energie te besparen. De negatieve trend van 2005 zet zich in 2006 verder. In 2006 realiseerden de bedrijven voor ongeveer 2,4 petajoule te weinig aan besparingen. Dit komt overeen met het jaarlijks stookolieverbruik van ongeveer 25.000 gezinnen of met een extra uitstoot van ongeveer 180.000 ton CO₂. De uitstoot van de energie-intensieve industrie steeg in 2006 ten opzichte van 2005 met 2,5 procent of 440.000 ton CO₂.

De oorzaak hiervan zou te zoeken zijn bij bedrijven die hun energieplanning niet naar behoren uitvoeren. De Commissie Benchmarking zou hier kunnen en zelfs moeten ingrijpen, maar lijkt dit niet te doen. De werking van het convenant en van de Commissie Benchmarking moet dus alleszins verbeterd worden. Sinds de opstart van het

convenant in 2003 heeft de Commissie Benchmarking de regels en de praktische uitvoering van het Convenant systematisch afgezwakt. Zo werden de criteria voor de uitvoering van minder rendabele besparingsmaatregelen ernstig afgezwakt. In het convenant wordt verondersteld dat het energieverbruik van de zogenaamde wereldtop een technologische ontwikkeling en efficiëntieverbetering van 0,8 procent per jaar kent. De Commissie zwakte ook deze voorwaarde gevoelig af. Het convenant laat ook nog steeds toe om de zogenaamde 'regiomethode' toe te passen, waardoor eens te meer het ambitieniveau drastisch wordt afgezwakt.

De Commissie Benchmarking is verantwoordelijk voor de coördinatie van werkzaamheden onder het convenant. Zij behandelt ook algemene knelpunten onder het convenant en rapporteert over de uitvoering ervan. Daarnaast is er het Verificatiebureau, dat onder meer verantwoordelijk is voor de controle van de consultants, de wereldtopmethodologie, de energieplannen en de rapportering onder het convenant. Het Verificatiebureau zorgt voor de technische invulling van de regels die vastgesteld worden in het Benchmarkconvenant.

De Commissie Benchmarking begeeft zich echter steeds meer op het terrein van het Verificatiebureau en zet steeds meer de technische regels naar haar hand. Het Verificatiebureau op zich verricht goed werk, maar het wordt gekortwiekt waardoor de sector eigenlijk zichzelf controleert.

Blijkbaar werken de vertegenwoordigers van de overheid – enerzijds de kabinetten van Leefmilieu en Energie en anderzijds het kabinet van Economie – in deze Commissie actief samen met de vertegenwoordigers van de energie-intensieve industrie. Of beter gezegd, de vertegenwoordigers van die kabinetten laten de sector het roer volledig in handen nemen. Het gevolg is dat het convenant zwakker wordt in het bereiken van energie-efficiëntieverbeteringen.

De Vlaamse energie-intensieve industrie beweerde steeds tot de meest energie-efficiënte van de wereld te behoren. Het is eigenaardig dat dit in elk land waar dit soort benchmarktechnieken toegepast wordt, beweerd wordt. De resultaten van het jaarrapport Benchmarking 2006 geven ons echter een ander signaal. Ook de beleidsbrief Energie gaf reeds aan dat de energie-intensieve industrie in 2006 5 procent meer elektriciteit had verbruikt dan in 2005. Het Benchmarkconvenant is dus niet in staat om binnen de energie-intensieve industriële sector een absolute reductie van het energieverbruik en broeikasgasuitstoot te realiseren.

Mevrouw de minister, hoe verklaart u dat de benchmarkbedrijven voor het tweede opeenvolgende jaar

onvoldoende inspanningen leveren om energie te besparen? Waarom grijpt de Commissie Benchmarking, die samengesteld is uit vertegenwoordigers van de minister van Energie en de minister van Economie enerzijds en vertegenwoordigers van de industriële sectoren die zich aansloten bij het convenant anderzijds, niet in als blijkt dat bedrijven hun energieplannen niet naar behoren uitvoeren? Vindt u het verantwoord om bedrijven die hun verplichtingen niet nakomen nog langer vrij te stellen van CO₂-heffingen en andere maatregelen om de broeikasgasuitstoot en het energieverbruik te reduceren? Vindt u het verantwoord om nog langer gratis uitstootrechten aan te bieden aan de sectoren die klaarblijkelijk hun benchmarkdoelstellingen niet halen? Waarom stapt u niet over op een systeem waarbij de emissierechten via een veilingstelsel aan de bedrijven verkocht worden?

Ten slotte wou ik u nog vragen of u van oordeel bent dat het Benchmarkconvenant een goed instrument is, nu niet alleen blijkt dat het energieverbruik in de energie-intensieve sectoren in absolute termen blijft toenemen, maar ook dat de benchmarkbedrijven voor het tweede opeenvolgende jaar onvoldoende inspanningen doen om energie te besparen? Waarom stuurt u het benchmarkconvenant niet bij en verstrengt u de regels en de uitvoeringsprocedures niet?

Ik denk dat dit een zeer belangrijk thema is waar zeker controverse rond kan bestaan. Maar de cijfers uit het jaarverslag zijn natuurlijk wat ze zijn. Ik had hierover graag uw standpunt en uw visie vernomen.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, geachte collega's, de bezorgdheid van onze collega is begrijpelijk en terecht. Maar anderzijds is het toch belangrijk dat u nog even de evolutie van de inspanningen van de bedrijven geeft, om voldoende genuanceerd de discussie te voeren.

We weten dat de bedrijven een inspanning moeten leveren. Maar er moet ook een inspanning gebeuren door de gezinnen, in het verkeer. Als het mogelijk is, zou ik ook daarover de recente evolutie willen krijgen zodat we het globale kader kennen waarbinnen dit debat gevoerd wordt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte collega's, het rapport is beschikbaar op de website. U kunt daar ook de opvolg cijfers terugvinden, althans wat de benchmarkbedrijven betreft. Ik heb de cijfers over de gezinnen niet bij me, maar ze zijn er wel. Ze plaatsen het geheel inderdaad in een ruimer perspectief. *(Opmerkingen van de heer Jos De Meyer)*

Het rapport van de Commissie Benchmarking is ingediend in het parlement. Dan kan het nog in een breder kader worden bekeken.

Mijnheer Glorieux, uw vraag is als het ware een vraag naar een bezinningsmoment. Misschien krijgen we daarvoor nog de kans binnen een paar weken of maanden als het rapport in het parlement ter bespreking komt. Het rapport moet volledig gelezen worden vooraleer we tot overhaaste conclusies overgaan.

In het volledige jaarverslag is meer uitgebreide en meer actuele informatie opgenomen over de stand van zaken. Op het vlak van CO₂-emissie bijvoorbeeld toont het rapport aan dat er een besparing van 1,96 miljoen ton is tegenover de geplande 1,58 miljoen ton. Inzake de energiebesparing zijn de cijfers waarnaar u verwijst, gebaseerd op de oudere methode, die de bevroren situatie van 2002 hanteert als referentiejaar. Maar zoals het jaarverslag aangeeft, geeft deze methode een vertekening omdat installaties die afgebouwd werden of die hun productie verminderen, louter rekenkundig toch nog op het niveau van 2002 worden gehouden. Deze installaties zijn echter ouder en minder energie-efficiënt dan gemiddeld. Met andere woorden, naarmate de jaren verstrijken, komt deze vergelijkingsbasis almaar verder af te liggen van de situatie op het terrein en wordt ze voor de overheid steeds minder bruikbaar. Daar is gewerkt aan een andere, meer actuele methode die de commissie dit jaar voor het eerst volgt. De oude methode blijft bestaan, maar daarnaast wordt een tweede methode geplaatst die wordt gebruikt in andere regio's en landen zoals Nederland en het Waalse Gewest. Men gaat uit van de reële productie. Zo kan worden rekening gehouden met onder andere de evolutie van het energieverbruik.

Bij deze cijfers stelt het Verificatiebureau vast dat de monitoringindex in plaats van licht achterop het plan met 0,45 procentpunt, licht voorloopt op het plan, namelijk met 0,12 procentpunt. Dat betekent dat in 2005 en 2006 alle bedrijven samen een voorsprong boeken ten opzichte van de vooropgestelde doelstellingen inzake energiebesparing. In de toekomst moet verder worden gewerkt aan het verfijnen van dit opvolgsysteem. De Commissie Benchmarking en het Verificatiebureau werken daaraan.

Het is uiteraard niet zo dat we nu plots een nieuwe rapporteringsmethode kiezen om het resultaat beter te laten lijken. De tweede methode, die is gebaseerd op de reële productie, wordt zoals ik al zei ook gebruikt in andere regio's en landen. Het is een nuttig element omdat het de vergelijkbaarheid met andere regio's verhoogt.

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

De uitvoering van de contractuele verplichtingen van de vestigingen die zijn toegetreden tot het Benchmarkingconvenant wordt gecontroleerd door het Verificatiebureau Benchmarking Vlaanderen. U zegt dat in

de Commissie Benchmarking mensen van de kabinetten vertegenwoordigd zijn, maar op dat punt moet ik u te-leurstellen. In de Commissie Benchmarking zitten de vertegenwoordigers van de industrie en de overheid, en voor de overheid zijn er geen twee, maar drie vertegenwoordigers. Er is een vertegenwoordiger voor de bevoegdheid milieu, één voor de bevoegdheid economie en één voor de bevoegdheid energie. Ze treden op als bestuursorgaan voor alles wat met het convenant te maken heeft. Ze hanteren enkel de algemene regels.

Het hanteren van de regels moet steeds bij consensus gebeuren en kan enkel binnen de bepalingen van het lopende contract. Het Verificatiebureau is verantwoordelijk voor de individuele dossiers en handelt daarin onafhankelijk. De commissie kan en mag niet tussenkomen in individuele dossiers, behalve indien het bedrijven zijn die door het Verificatiebureau formeel aan de commissie werden aangemeld als zijnde toerekenbaar tekortschietend. Voor de beschouwde periode, het jaar 2006, is dit echter niet voorgevallen. Ik kan u verzekeren dat de overheid nauwkeurig haar rol vervult op dit vlak. Uiteraard moet worden ingegrepen als dat nodig is.

Naast de situatie van toerekenbaar tekortschieten, gebeurt het ook dat het Verificatiebureau of een industriële sector aan de Commissie vraagt naar een preventieve ondersteuning of bemiddeling voor die gevallen waarvoor er zich knelpunten dreigen aan te dienen. Ik zal via mijn vertegenwoordigers vragen om deze ondersteunende rol van de commissie nader toe te lichten in het jaarverslag van 2007. Dat kan interessante bijkomende informatie leveren.

Mijnheer Glorieux, niet de sectoren maar de individuele bedrijven zijn verplichtingen aangegaan in het kader van het convenant om tijdig de wereldtop te halen op het gebied van energie-efficiëntie. Ze worden daarop afge-rekend. Het zou inderdaad niet verantwoord zijn om kosteloos alle emissierechten toe te wijzen aan bedrijven die hun verplichtingen niet nakomen en daarom uit het convenant moeten treden.

Daarom is ook bepaald dat bedrijven die zich in deze situatie zouden bevinden, een correctiefactor krijgen in het Vlaams Toewijzingsplan CO₂-emissierechten 2005-2007 van -15 percent. In het voorgestelde plan 2008-2012 wordt dit nog aangescherpt met de autonome evolutie van -0,8 percent per jaar. Conform de gegevens van het Verificatiebureau was dit tot nu toe nog niet aan de orde.

De vorige Vlaamse Regering heeft er indertijd voor gekozen om een convenant af te sluiten met de industrie in de vorm van een juridisch bindend meerjarencontract. Men heeft er tevens voor geopteerd om de wederpartij kosteloos alle emissierechten toe te wijzen tot eind 2012. Dit past binnen het kader van de Europese richtlijn emissiehandel waar sowieso beperkingen zijn op het instellen van veilingen: minstens 90 percent van de

emissierechten moet kosteloos worden toegewezen in 2008-2012. Het niet voldoen aan deze verplichting door de overheid zou een eenzijdige inbreuk op het bestaande contract betekenen.

De regels zijn vastgelegd voor de periode 2002-2012. Het is een contractuele relatie. Ik heb het convenant bij me met de wederzijdse verplichtingen die aan de orde zijn. Uw opmerking had relevantie gehad indien ze vroeger was gemaakt. Nu zitten we in een contractuele periode. Volgens mij is het bijzonder moeilijk om nu in te grijpen.

Het convenant is een lopend contract naar burgerlijk recht, geen wetgeving. Het huidige convenant kan juridisch gezien enkel worden gewijzigd in onderlinge consensus tussen de Vlaamse Regering en de bedrijven. Op dit ogenblik loopt het contract. Conform de daartoe vastgelegde procedures en conform de resultaten en verslagen die binnenkomen, is sowieso voorzien in een vierjaarlijkse evaluatie van het convenant, dat in 2008 wordt afgerond. Op basis van de evaluatie in 2008 kunnen de partijen die bij dit convenant zijn betrokken in overleg treden om na te gaan in hoeverre de inhoud van dit convenant wijzigingen vergt.

Het convenant is een nuttig instrument dat de vorige Vlaamse Regering heeft ingesteld. Het heeft bijvoorbeeld mogelijk gemaakt om op korte termijn gestructureerde informatie te krijgen over de energieprestaties van circa 180 energie-intensieve bedrijven of circa 80 percent van het energieverbruik van de industrie. Dit is een schat aan kennis en informatie die nuttig is voor het uitstippelen van het Vlaamse en het Europese beleid. Weinig lidstaten beschikken over vergelijkbare inzichten.

U mag me tegenspreken, maar de filosofie van het convenant was het creëren van een kader waarbij verdere groei mogelijk zou zijn in combinatie met energie-efficiëntieverbeteringen. Dat leidt tot resultaten, ook als een van de flankerende elementen om nieuwe investeringen aan te trekken naar het Vlaamse Gewest. Het convenant wordt dan ook verder uitgevoerd waarbij het uiteraard elementair is dat de bedrijven hun engagementen nakomen. Ik deel in dat verband wel uw bezorgdheid.

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord.

In zekere zin voldoet het me niet. U zegt dat de cijfers wat verouderd zijn en dat we ons moeten baseren op de reële productie. Ik heb echter gewoon de cijfers uit het jaarverslag van de Commissie Benchmarking gebruikt. Ik weet ook wel dat men er een draai aan heeft proberen te geven. Enerzijds stelt men wel degelijk letterlijk

dat het niveau van de uitstoot in 2006 iets hoger ligt dan het in de energieplannen is vooropgesteld, met name 2,4 petajoule. Anderzijds stelt men dat de totale uitstoot met 1,96 miljoen ton zou zijn gedaald. Dat is een daling tegenover een projectie: men bekijkt hoe groot de projectie is als er geen convenant zou zijn geweest, en dat vergelijkt men met de reële uitstoot.

In absolute termen steeg de CO₂-uitstoot in de industrie met 2,5 percent of 440.000 ton CO₂, wat toch niet niks is. Er wordt gezegd dat men van de reële productie en de reële uitstoot moet uitgaan. Ik ga daarmee akkoord, maar dan moet men dat altijd doen, ook als de bedrijven hun uitstootkredieten, die ze gratis krijgen, willen laten berekenen. Dan gaat men ook uit van een projectie. De bedrijven hebben in hun energieplannen die ze naar voren schuiven, er zelf alle belang bij om die projectie zo hoog mogelijk voor te stellen. Ze worden dan immers ruim bedeed met uitstootkredieten, zoals is gebleken. De Europese Commissie heeft ons daarvoor terechtgewezen omdat er op basis daarvan net een overallocatie is gebeurd. Als men zegt dat men van reële cijfers moet uitgaan als het gaat om de berekening van de reële energie- en CO₂-besparing, dan moet men de lijn doortrekken, ook als de kredieten die men gratis krijgt berekend moeten worden, en per bedrijf dezelfde correcte cijfers gebruiken.

Het is een zeer complexe materie. Het is in elk geval duidelijk op basis van de energieplannen die zijn ingediend, dat er te weinig energie werd bespaard en dat er duidelijk een transparantere rapportering en opvolging van de Commissie Benchmarking nodig is. Daarom zou het interessant zijn om eens een echte serieuze doorlichting, desnoods een externe audit, van het Verificatiebureau en de werking ervan te laten plaatsvinden. Het moet evenwichtiger en transparanter worden gemaakt. Zoals het nu is samengesteld en functioneert, controleert het voor een groot deel zichzelf, met als gevolg dat men steeds tot voorspelbare resultaten komt.

Mevrouw de minister, er zijn natuurlijk afspraken gemaakt en overeenkomsten gesloten. De overheid kan die niet zomaar opzeggen. Maar als we merken dat niet aan de voorwaarden is voldaan, heeft de overheid op zijn minst het recht om een aantal criteria te wijzigen zodat het Benchmarkconvenant opnieuw efficiënter wordt. Op zijn minst zou men in 2012, op het ogenblik dat dit convenant afloopt, naar een ander en veel efficiënter systeem moeten overgaan. Ik denk aan de volledige veiling van de uitstootkredieten in plaats van ze gratis te verlenen in ruil voor een reductie die in absolute termen absoluut geen reductie is, maar integendeel een toename van de CO₂-uitstoot binnen deze sectoren.

Mevrouw de minister, ik ben dus niet helemaal tevreden met uw antwoord omdat ik ervan overtuigd ben dat de verouderde cijfers die ik volgens u gebruik, de cijfers zijn die in het rapport zelf staan. Als ze verouderd zijn, moet de Commissie Benchmarking ze zelf niet publice-

ren. Ik kondig een met redenen omklede motie van mijn fractie aan.

Minister Hilde Crevits: U zegt dat ik met nieuwe dingen afkom. Ik nuanceer nogmaals. Zoals ik in mijn aanhef heb gezegd, staan de cijfers die zijn gebaseerd op de reële productie, ook in dat verslag. Ik vind helemaal niets uit. Die methode gebruikt men ook in Wallonië en Nederland. U zegt dat dat niet goed is. Zo schiet u die methode volledig af. Dat zou een slechte keuze zijn.

U schiet blijkbaar uw eigen Benchmarkconvenant af. Het systeem is ontdekt in de vorige legislatuur, en de vorige regering heeft de samenstelling van die commissie bepaald. Ik ben daardoor gebonden. Ik heb trouwens geen kritiek gegeven op de werking ervan, ik heb zelfs gezegd dat het een nuttig instrument is dat ons een schat aan informatie bezorgd. Ik meen dat oprecht.

U interpreteert de resultaten negatief, ik interpreteer ze positief. Het is inderdaad een moeilijke materie. Ik heb de redenen genoemd waarom het niet zo gunstig is om de verouderde methode toe te passen.

Ik volg u wat betreft de gevraagde evaluatie: om de vier jaar is in een evaluatie voorzien. 2008 is een evaluatiejaar. De evaluatie en de doorlichting die u vraagt, komen er sowieso.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door de heer Glorieux en door de heer Peeters namens de meerderheid 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 Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de signalisatie en communicatie van het inhaalverbod voor vrachtwagens op wegen met twee keer twee rijstroken

Vraag om uitleg van de heer Flor Koninckx tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de nieuwe regeling voor het inhaalverbod voor vrachtwagens

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, mijn vraag gaat over een federale maatregel waar u op het terrein heel duidelijk bij bent betrokken als wegbeheerder omdat het gaat over E-, A- en R-wegen. Ik moet deze maatregel niet uitleggen. In het kader van het verminderen van het aantal verkeersborden, zijn er drie nieuwe verkeersborden bijgekomen, namelijk voor plaatsen waar men mag inhalen, waar het niet mag en een voor de tijdsbeperking.

De Vlaamse overheid overweegt blijkbaar om deze borden op termijn te vervangen door variabele exemplaren die alleen oplichten als het inhaalverbod niet van kracht is. Er ligt een zeer uitgebreide bekabeling langs al onze autosnelwegen. Onder andere minister Ceysens heeft zich al afgevraagd of we daar niet veel meer mee zouden kunnen doen. De bekabeling langs de autostrades heeft nu een te lage gebruikscapaciteit.

De gedifferentieerde toepassing van het inhaalverbod om verkeerstechnische redenen is inderdaad te verantwoorden, en de logica erachter is op een kaart duidelijk weer te geven. Minister Vandenbroucke gaf, in de plaats van minister Van Brempt, tijdens zijn antwoord op een actuele vraag op 20 december 2007 toe dat de vrachtwagenchauffeur niet met dat algemene beeld in zijn hoofd zit. De minister stelde dan ook volledig terecht dat het “belangrijk is dat het Agentschap Wegen en Verkeer die beslissing goed signaleert en meedeelt aan de gebruikers”. Werner De Dobbeleer, woordvoerder van het nog steeds bestaande Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid, bevestigde dit nogmaals in de pers: “Het resultaat van zo’n maatregel valt of staat met de communicatie”. Dat is natuurlijk een open deur intrappen, maar het kunnen communiceren is een ander paar mouwen.

Er zijn natuurlijk boetes aan gekoppeld. Dit is vooral een zaak van de federale politie omdat ordehandhaving op autosnelwegen door die mensen gebeurt. De wegenpolitie kondigde wel aan geen specifieke controles van het inhaalverbod te zullen uitvoeren, maar er geldt wel een zogenaamde nultolerantie als overtredingen worden vastgesteld tijdens algemene wegcontroles. U weet dat de pv’s die door de federale politie op autosnelwegen opgesteld worden, vooral betrekking hebben op snelheidsovertredingen. Eén keer per jaar kan Els Cleemput dan meedelen dat er dat jaar 300.000 pv’s gemaakt zijn waarvan er 290.000 het gevolg waren van te hoge snelheid. En dan is er nog een variatie tussen Vlaanderen en Wallonië. Als u digitale camera’s plaatst, zult u veel personeel uitsparen. Dat kunt u in de toekomst dan misschien inschakelen bij dit soort controles. Maar dit is een federale bevoegdheid.

Het kan inderdaad moeilijk ontkend worden dat de verkeerssituatie er voor de vrachtwagenchauffeurs niet transparanter op geworden is. Vooral voor de buitenlandse bestuurders rijst een enorm probleem. Er was dan ook

aangekondigd dat aan de grens verklarende borden geplaatst zouden worden voor de buitenlandse chauffeurs.

Wat te vrezen was, gebeurde echter. Terwijl de binnenlandse transportfederaties Febetra en SAV hun leden zo optimaal mogelijk informeerden, blijken de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs niet op de hoogte te zijn van de gewijzigde situatie, met alle mogelijke gevolgen van dien. Hierbij rijst bovendien de vraag naar de strafrechtelijke afdwingbaarheid van een maatregel die niet of onvoldoende werd gecommuniceerd naar die chauffeurs. In de wandelgangen hoor ik van de lokale politie dat het helemaal geen zin heeft om buitenlanders aan te houden die de taal niet begrijpen en dus toch niet betalen. Ik denk dat men in sommige korpsen zelfs zegt om die buitenlanders niet aan te pakken.

Nochtans heeft de huidige en de vorige minister van Binnenlandse Zaken indertijd beloofd om tot een internationale uitwisseling van nummerplaten te komen. Dat is een van de zovele beloften die enkel met Nederland waargemaakt zijn, maar niet met andere landen. Het is dus maar de vraag of het zinvol is om tot handhaving over te gaan. Politieverantwoordelijken verklaren daarbij dat ze ervan uitgaan dat de federaties elkaar maar moeten informeren over de nieuwe regels en dat dit, samen met de aangebrachte nieuwe signalisatie, dan ook voldoende moet zijn.

Een aantal commentatoren heeft zich afgevraagd wat het nut van deze maatregel is. Ik geef u een voorbeeld van de E313, een zeer drukke autosnelweg. Uit onderzoek is gebleken dat er misschien meer ongevallen zullen gebeuren door het inhaalverbod omdat automobilisten zich tussen vrachtwagens zullen moeten wringen om afritten te nemen. Ook de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) heeft dit vastgesteld.

Zijn op dit ogenblik alle vereiste nieuwe verkeersborden aangebracht? Werd er specifieke communicatie gevoerd over deze nieuwe regels en de Vlaamse afwijkingen? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet? Werd in specifieke communicatie voorzien voor de buitenlandse vrachtwagenbestuurders? Zo ja, welke? Zo neen, waarom niet? Ik heb begrepen dat er borden staan aan de invalswegen. Maar er zijn natuurlijk ook vrachtwagenbestuurders die via gewestwegen op autosnelwegen komen. Als er alleen maar borden staan aan de grensovergangen op de autosnelwegen, dan zullen veel vrachtwagenbestuurders niet op de hoogte zijn.

Is er reeds zicht op de bekendheid van deze nieuwe maatregelen bij de betrokkenen en meer specifiek bij de buitenlandse betrokkenen? Wordt de efficiëntie van de communicatie over de invoering van deze nieuwe verkeerssituatie snel geëvalueerd en desgevallend waar nodig bijgestuurd? Zo ja, hoe en wanneer zal dit gebeuren? Zo neen, wanneer zal dit dan wel gebeuren? Is nog in bijkomende specifieke communicatie rond deze

nieuwe maatregelen voorzien, onder meer ten aanzien van de buitenlandse vrachtwagenbestuurders? Zo ja, welke? Is er overleg geweest met de verkeerspolitie over de communicatie van deze maatregelen? Worden deze mensen betrokken bij de evaluatie en desgevallend de bijsturing van de gevoerde communicatie? Op de website www.mobielvlaanderen.be vond ik weliswaar op 7 januari 2008 niet onmiddellijk iets terug over deze nieuwe maatregelen en hun toepassingsgebied, maar hopelijk vergis ik mij.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, mijn vraag was vorige week bedoeld als actuele vraag, maar is door een actualiteitsdebat uitgesteld. Ik ga het systeem niet meer uitleggen. Na de deskundige uitleg van de heer Peumans weten we allemaal waarover het gaat.

Ik heb vragen over drie domeinen: de communicatie, de signalisatie en de handhaving. Blijkbaar waren op 1 januari niet alle borden geplaatst, want de woordvoester van de minister heeft zich verontschuldigd omdat het nog niet allemaal in orde was met het inhaalverbod. De nieuwe borden zouden nog niet allemaal geplaatst zijn en de oude borden waren nog niet allemaal weggehaald. Die gegevens zijn van vorige week. Misschien is het intussen wel in orde.

Hoe komt het eigenlijk dat op 1 januari de toestand niet in orde was? Hoe is de toestand nu? Zijn alle geplande nieuwe uitzonderingsborden geplaatst en zijn alle oude verbodsborden weggehaald? Dat is mijn eerste zorg wat de signalisatie betreft.

De toepassing van eender welke nieuwe maatregel staat of valt met de communicatie naar de betrokkenen. Met welke middelen werd de communicatie over de nieuwe regeling gevoerd? Wat was de timing van die communicatie? Naar wie was de communicatie specifiek gericht? Werd ook het buitenland betrokken?

Heeft de minister weet van pv's die toch opgesteld zijn, hoewel de woordvoester van de federale politie, Els Cleemput, gezegd heeft dat de controle op die nieuwe regel voor hen geen prioriteit was? De parketten hadden nochtans gevraagd om een nultolerantie toe te passen. Dat is voor mij een vreemde kronkel. Zijn er dus pv's opgesteld op onze Vlaamse wegen waar hopelijk de signalisatie in orde was? Als er geen pv's zijn opgesteld, hoe komt dat dan?

Ik heb me laten vertellen dat aan de grenzen de borden om de buitenlandse chauffeurs te waarschuwen, enkel in het Nederlands en het Frans zijn opgesteld. Zou het niet nuttig zijn om de borden ook in het Engels te plaatsen? Buitenlandse vrachtwagenchauffeurs zullen veeleer Engels verstaan dan Nederlands of Frans.

De voorzitter: Mevrouw Franssen heeft het woord.

Mevrouw Cindy Franssen: Mevrouw de minister, ik sluit me graag aan bij de vorige sprekers. Binnenkort komt het Verkeersveiligheidsplan in deze commissie aan bod. Uit de cijfers blijkt dat er heel wat ongevallen gebeuren met zwaar verkeer met vaak al even zware gevolgen. Ik sta volledig achter uw beslissing voor een inhaalverbod.

Sommigen hier hebben het gevoerde communicatiebeleid ten aanzien van buitenlandse truckers in vraag gesteld. Ik denk dat het een foute redenering is te veronderstellen dat als men de regels kent, men ze ook zal toepassen. Communicatie is inderdaad belangrijk, maar laat ons ook eerlijk zijn: het inhaalverbod wordt vaak ook moedwillig genegeerd. Ik denk dat er meer nodig is dan enkel een goede communicatie. De handhaving van de verkeersregels is minstens even belangrijk.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Frans Peeters: Ik wil het nog even hebben over de E313. Daar zijn maar twee rijstroken in elke richting, waardoor het vrachtvervoer één rubberen gordijn en een muur van vrachtwagens is. Dat effect wordt nu versterkt door het inhaalverbod. Op zich is dat geen probleem, maar recent zijn er ook maatregelen genomen om de verkeersongevallen terug te dringen. Het ging dan vooral over de invoegstroken en de uitvoegstroken. Het is een goede beslissing om meer capaciteit te genereren.

Een van de gevolgen zou kunnen zijn dat het uitvoegen een groot probleem wordt voor het personenvervoer. Misschien moeten we de uitvoegstrook die al verlengd is, nog langer maken zodat er meer mogelijkheid is om veilig van de ene kant naar de andere kant te gaan. Ik vraag hier alleen maar aandacht voor. Ik pleit niet voor een derde rijstrook over de hele E313, dat moet een studie uitwijzen. Maar ik denk dat het verlengen van een uitvoegstrook, de veiligheid ten goede kan komen.

De voorzitter: De heer Vandenbroucke heeft het woord.

De heer Joris Vandenbroucke: De kersverse federale minister van Mobiliteit Leterme heeft laten weten dat hij het algemene inhaalverbod na zes maanden zal evalueren. Zal de Vlaamse Regering op hetzelfde moment ook een evaluatie maken van de modaliteiten en de uitzonderingen?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mevrouw de minister, ik denk dat door de afzwakking van het inhaalverbod en door alle uitzonderingen die er gemaakt werden, een immense kakofonie gecreëerd is. Het is heel moeilijk voor

vrachtwagenchauffeurs om er nog een rechtlijnige regeling in te zien. Op zich staat het haaks op het beleid van goed bestuur: op sommige plaatsen is er altijd een inhaalverbod, op andere plaatsen is er nergens een inhaalverbod, op andere dan weer op sommige tijdstippen. Ik sluit me graag aan bij de collega's. Hoe wordt hierover gecommuniceerd om de onduidelijkheid en de schade van deze onduidelijkheid tot een minimum te beperken?

Zelf ben ik een voorstander van het inhaalverbod. De problemen bij het invoegen en uitvoegen zijn zeker reëel, maar moeten door infrastructuraanpassingen aan het wegdek opgelost worden. Er moet veel vroeger aangegeven worden wanneer er op- en afritten zijn. De chauffeurs moeten veel vroeger 'begeleid' worden zodat ze op tijd kunnen voorsorteren. In Frankrijk is er bij het naderen van een afrit rechts een volle witte streep waardoor men zelfs niet meer van baanvak mag veranderen. Zoiets kan het in- en uitvoegen op het allerlaatste moment tegengaan. Zo'n inhaalverbod op 2x2-wegen hoeft helemaal niet in strijd met de verkeersveiligheid te zijn, integendeel. Maar er zijn structurele maatregelen nodig, samen met het inhaalverbod. Jammer genoeg is dat nog niet gebeurd.

Hoe wordt concreet gecommuniceerd naar de vrachtwagenchauffeurs om de onduidelijkheid tot een minimum te beperken?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Het is een feit dat het inhaalverbod een federale maatregel is. De wegtransportfederaties Febetra en SAV zijn geen voorstander van dit inhaalverbod. Men zegt zelfs dat dit inhaalverbod het gevolg is van een slecht politiek compromis. Dat is trouwens ook mijn persoonlijke mening. Bovendien wacht men nog altijd op de studies die de voordelen van het inhaalverbod aantonen.

Heeft de Vlaamse Regering een studie laten uitvoeren naar de voor- en nadelen van het inhaalverbod? Of zegt u, misschien terecht, dat dit uw bevoegdheid niet is?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Onze fractie vindt het heel goed dat die uitzonderingen gemaakt worden. U herinnert zich allen wellicht de discussie over de snelheidsbeperking tot 80 kilometer per uur. Ik denk dat de discussie van vandaag ook in die context moet worden bekeken. Wij zijn dus tegen een algemeen inhaalverbod. Wij vinden het goed dat er uitzonderingen worden gemaakt.

Ik sluit me wel aan als het over de communicatie gaat. Het is heel belangrijk dat ook de buitenlandse chauffeurs op de hoogte zijn van de regels op onze wegen. Hebt u ook gecommuniceerd naar de buitenlandse beroepsvere-

nigingen? De Vlaamse beroepsverenigingen zullen hun chauffeurs wel goed inlichten, maar deze nieuwe regelgeving is ook belangrijk voor de chauffeurs van andere landen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Geachte collega's, u stelde heel wat vragen over een actueel thema. Ik zal proberen om genuanceerd te zijn.

Tussen 31 december en 1 januari zijn we overgeschakeld van een systeem van een algemene inhaaltoelating naar een algemeen inhaalverbod. Een goed beleid voeren is toch wel proberen om een beleid op maat te voeren en kijken hoe men dit het beste kan invoeren. We moesten komen van een algemene inhaaltoelating naar een inhaalverbod met af en toe een inhaaltoelating. Er moesten dus nog heel wat borden geplaatst worden.

Ik heb het kaartje nog eens bij. Uit dit kaartje zal blijken dat het niet zo ingewikkeld is en dat er ook logica achter zit. Op dit kaartje staan ook de types borden. Naast woorden staat er ook een prentje op het bord. Het algemeen verbodsbord is bijvoorbeeld een blauw bord. Ook de borden worden federaal bepaald. Vlaanderen is eens te meer de uitvoerder van wat op een ander echelon vastgelegd wordt.

De beschouwingen die hier gemaakt worden over de zin of onzin van het inhaalverbod laat ik vandaag voor wat ze zijn. Het inhaalverbod is er, met een aantal uitzonderingen. Er komt een evaluatie op federaal niveau, maar het lijkt me inderdaad wenselijk dat ook Vlaanderen een evaluatie maakt. Het kan het hele debat maar ten goede komen. Ik zal het kaartje aan de commissiesecretaris geven.

Wat is er goed en slecht gelopen in de overgangssituatie? Alle borden zijn sinds 4 januari geplaatst. De inhaaltoelatingsborden staan er allemaal. De meeste borden waren in december geplaatst maar die hadden toen nog geen enkele betekenis, want een toelatingsbord plaatsen waar er al een algemene toelating bestaat, heeft geen zin. De regeling trad op 1 januari in werking voor vrachtwagens op wegen met twee keer twee rijstroken in de gevolgde richting buiten de bebouwde kom. Een aantal van die borden zijn pas zichtbaar gemaakt tijdens de eerste werkdagen van 2008. Als de borden van de inhaaltoelating nog niet zichtbaar waren, dan gold het algemeen inhaalverbod op die plaatsen, wat dat is de logica van de verkeersreglementering. De inhaaltoelatingen staan er dus allemaal.

We hebben beslist om aan alle landsgrenzen informatieborden aan te brengen om de buitenlandse chauffeurs in te lichten over de nieuwe verkeersregel. Een paar borden in de provincie Antwerpen zijn vandaag

nog steeds niet geplaatst. De plaatsing van die borden gebeurt eind deze week. Die borden zitten in een andere aanbesteding dan de bestaande borden. Het zijn borden die een specifieke tekst moesten hebben, en een aantal waren niet tijdig klaar zodat ze in schuifjes werden geplaatst. Daarom heeft mijn woordvoester zich publiekelijk in mijn plaats en in de plaats van de aannemer en de administratie verontschuldigd.

Bovendien werd de opdracht gegeven om rond de jaarwisseling de ronde inhaalverbodsborden weg te halen. We komen immers van een situatie van een algemene toelating, met een pak inhaalverbodsborden langs de Vlaamse wegen. Die zijn op verzoek van de politie pas in de eerste dagen van 2008 weggenomen. Men wilde vermijden dat er voor de regeling voor het inhalen door vrachtwagens, een onderbreking in de tijd zou zijn die aanleiding kon geven tot twijfel of verwarring. Op de plaatsen waar er een verbodsbord stond, heeft men die tot 31 december laten staan. Vanaf 1 januari gold dan het algemeen verbod. Pas dan is men de borden beginnen weg te nemen.

De problemen met de borden waren dus zeer tijdelijk, maar er zijn er wel wat geweest. Ik wil beklemtonen dat het overgrote deel van de borden er wel tijdig stond. Vandaag ontbreken er nog enkele.

Eind vorig jaar zijn de diverse soorten weggebruikers via de gebruikelijke kanalen ingelicht over de nieuwe regel en over de inhaaltoelating op bepaalde delen van het Vlaamse autosnelwegennet met het kaartje. Er is een persbericht verspreid onder de diverse gebruikelijke media waarin werd uitgelegd op welk type weg en voor welke voertuigen het algemeen inhaalverbod van toepassing is en wat de betekenis is van de blauwe borden en de onderborden. Met dat persbericht werd het kaartje verspreid, dat ik zojuist heb getoond, waarop was aangeduid op welke wegvakken in Vlaanderen het inhalen wordt toegelaten door specifieke verkeersborden en waar de toelating enkel 's avonds en 's nachts geldt.

Er werd ook gespecialiseerde informatie gericht aan de vrachtwagenchauffeurs via de beroepsorganisaties. Ik heb de communicatie bij voor de leden die daarin zijn geïnteresseerd. De beroepsorganisaties hebben op hun beurt de buitenlandse collega's geïnformeerd op een manier die voor vakmensen het best begrijpbaar is. Bovendien moeten de informatieborden, die aan de grensovergangen geplaatst werden, een en ander extra in beeld brengen.

Mijnheer Peumans, ik heb ook de persberichten gelezen over vooral de buitenlandse truckchauffeurs die zeiden dat ze niet van de maatregel op de hoogte waren. Vandaag is er nog geen steekproef uitgevoerd onder de binnen- en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs en de andere weggebruikers over de bekendheid met het algemeen

inhaalverbod en de lokale uitzonderingen daarop. Bij de administratie is nog geen enkele vraag tot nadere uitleg toegekomen van binnenlandse of buitenlandse beroepsorganisaties. Daarom vermoed ik dat de communicatie die is gedaan ten aanzien van de beroepsorganisaties, wel degelijk zijn weg heeft gevonden naar de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs. Het lijkt me wel nuttig om die steekproef uit te voeren als de maatregel enige tijd van kracht is.

Via de federale politie en via de Belgische beroepsverenigingen zullen we peilen naar de vertrouwdeheid van de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs met de nieuwe maatregelen, zoals u suggereert. Als zou blijken dat de kennis bij de buitenlandse vrachtwagenchauffeurs onvoldoende is, dan zal overlegd worden met de Belgische beroepsverenigingen hoe we die informatie kunnen verbeteren. De beroepsfederaties zijn volgens ons het best geplaatst om te weten via welke kanalen de informatie het best bij de individuele chauffeurs terecht komt.

De inhaaltoelatingen en de informatie en communicatie voor de binnen- en buitenlandse vrachtwagenchauffeurs zijn aan de federale politie gecommuniceerd via het periodieke overleg met het Agentschap Wegen en Verkeer. Hetzelfde zal ook gebeuren met de voorstellen van evaluatie en de eventuele verdere informatie en communicatie.

Uw opmerking over www.mobielvlaanderen.be is bijzonder terecht. Het bericht is niet op de website geraakt, omdat een en ander in de eindejaarsperiode viel. Na ontvangst van uw vraag is de opdracht gegeven om de aanpassing te doen.

Mijnheer Koninckx, we hebben nog geen officiële gegevens over de pv's en evenmin over eventuele pv's die in de eerste dagen van 2008 zijn opgesteld. Die zullen wellicht nog komen.

Mijnheer Peeters, u haalt een aantal pijnpunten aan wat betreft de E313. Deze weg is heel druk, met een muur van vrachtwagens. U weet dat borden die uitritten aankondigen, rechts moeten worden geplaatst. Er zijn vragen om ze ook aan de andere kant te plaatsen op voldoende afstand van de uitrit. Zeker op de E313 is er een knelpunt. Ook op andere plaatsen moet dat probleem nauwgezet opgevolgd worden en zal dat deel uitmaken van de evaluatie van de noodzaak om al dan niet bijkomende begeleidingsmaatregelen te treffen.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Ik sluit me aan bij wat de heer Vandenbroucke zei over de evaluatie van het systeem. Er is ook een studie gemaakt door het Steunpunt over

een in tijd beperkt inhaalverbod voor vrachtwagens op autosnelwegen en de effectiviteit op het aantal letsel-ongevallen. Ik vrees dat op de E313 het aantal ongevallen in plaats van afnemen, misschien zal toenemen.

Het is altijd goed dat er belangenorganisaties zijn, zoals de VAB die wel al een steekproef heeft gedaan. Ik veronderstel dat u daar kennis van hebt genomen. Vanmorgen was de woordvoerder Maarten Matienko op het radionieuws daarover te horen. Eigenlijk hadden we de secretaris-generaal van uw departement moeten horen. Bestaat er een draaiboek binnen het departement over de invoering van dergelijke zaken? Zo ja, dan zou ik daar graag een kopie van hebben om te zien hoe de administratie dat invoert en hoe ze dat denkt te evalueren. Een dergelijke maatregel heeft nogal wat consequenties, ook ten aanzien van de veiligheid. Dat onderschat men misschien wel.

Ik meen dat de Vlaamse Regering indertijd een advies heeft gegeven over het inhaalverbod voor vrachtwagens. Elke wijziging wordt altijd voorgelegd. Het is een politiek compromis tussen Open Vld en sp.a geweest. Ik noem dat een beetje sollen met verkeersveiligheid. Ik hoop dat de evaluatie er meer duidelijkheid over zal geven of dit op bepaalde plaatsen wel een goede maatregel is.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord. Zult u mijn vraag over de borden aan de grens in het Engels meenemen? Wat betreft de pv's: hebt u de vraag gesteld en geen antwoord gekregen, of hebt u de vraag niet gesteld?

Minister Hilde Crevits: De vraag is gesteld. Ik vermoed dat er nog geen antwoord is gekomen, want we hebben nog geen informatie.

De heer Flor Koninckx: Dus de federale politie kan u niet zeggen of er pv's zijn gemaakt of niet?

Minister Hilde Crevits: In mijn dossier zit wel de vraag, maar geen antwoord.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Mevrouw de minister, is er al een resultaat bekend van de onderzoeken van de voor- en de nadelen? Zult u daar vanuit uw bevoegdheid iets aan doen? Kunt u daar iets aan doen? Men voert dat in, maar blijkbaar is er geen onderzoek gebeurd naar de voor- en de nadelen.

Minister Hilde Crevits: Ik heb meermaals gezegd dat er sowieso een evaluatie komt. Hoe die zal gebeuren, moet nog worden besproken met de administratie. De federale evaluatie die werd aangekondigd voor binnen

zes maanden, kunnen wij aanvullen met praktijkinformatie, met de gegevens die wij opvragen en met de evaluaties die hier gebeuren, met de al dan niet bestaande euvels.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Openbare Werken, Energie, Leefmilieu en Natuur, over de veiligheid op parkeerplaatsen langs autosnelwegen en gewestwegen

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, deze vraag is geïnspireerd door een nachtelijke rit langs de autosnelweg Oostende-Gent-Antwerpen en de manier waarop buitenlandse vrachtwagenchauffeurs er de nacht doorbrengen. Een aantal vrachtwagens staat gewoon op de pechstrook die naar de afritten van tank- en restaurantcomplexen leiden, waar er geen plaats meer is op de parkings. Men kan zich hier wel serieuze vragen bij stellen.

Op de E313 in Limburg is een nieuwe toegang gemaakt naar het industrieterrein van Heusden-Zolder. De bestaande parkeerplaatsen werden opgedoekt, gezegd omdat er een invoegprobleem was. Men had dat echter op een andere manier kunnen oplossen. De federale minister van Binnenlandse Zaken Dewael kondigde maatregelen aan omwille van de toegenomen onveiligheid op parkeerplaatsen langs autosnelwegen.

We hebben minister Van Brempt daar ook al over ondervraagd. Er zijn allerlei toezeggingen gedaan. Er zou een plan van aanpak komen om tegemoet te komen aan dat probleem. Het probleem neemt alleen maar toe, want het vrachtwagenverkeer neemt toe.

Mevrouw de minister, heeft de overheid een totaal overzicht van het aantal parkeerplaatsen specifiek voor vrachtwagens langs de autosnelwegen en de gewestwegen? Welke stappen en acties heeft de overheid tot op heden genomen om tegemoet te komen aan het capaciteitsgebrek en aan de beveiliging? Op welke plaatsen zal dat gebeuren, al dan niet in overleg met de minister van Binnenlandse Zaken die daar indertijd in een belangrijke Limburgse krant aankondigingen over heeft gedaan? Welk concreet allesomvattend actieplan heeft de overheid ter zake? Welke analyses zijn hiervoor gebeurd door de studiediensten van het departement? Welk overleg is hierover met de federale overheid reeds gepleegd of nog gepland? Welke stappen

neemt de regering samen met de federale overheid in deze groeiende problematiek?

Ik hoop dat er op korte termijn een aantal oplossingen zullen komen, want anders zal het probleem escaleren, met alle negatieve gevolgen van dien.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Het probleem bestaat niet alleen op de snelweg tussen Oostende, Gent en Antwerpen, het is een algemeen fenomeen. Ook bij de parking op de E314 in Rotselaar bijvoorbeeld staan tientallen vrachtwagens op de pechstrook voor en voorbij het tankstation. Er is inderdaad een capaciteitsprobleem.

Wat is het allesomvattende actieplan om daaraan tegemoet te komen? Het is een veiligheidsprobleem, in eerste instantie voor de andere weggebruikers, maar ook voor de vrachtwagenchauffeurs zelf die ofwel geen plaats vinden ofwel met te velen op een te kleine plaats staan.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, ik stond op het punt hierover een vraag om uitleg in te dienen, maar de heer Peumans was me voor.

De problematiek komt niet alleen voor op het stuk snelweg tussen Oostende en Gent, maar ook op het stuk voorbij Jabbeke naar de Franse grens. Er is een parking in Jabbeke en een in Nieuwpoort. Beide parkings zijn steeds volledig bezet. De vrachtwagens worden geparkeerd op de pechstrook.

Ik heb de politiediensten van mijn gemeente daar al over aangesproken, en die heeft contact opgenomen met de wegenpolitie van West-Vlaanderen. Die staat voor een onoplosbaar probleem, want de vrachtwagens moeten toch ergens kunnen parkeren. Een probleem is dat de vrachtwagens in het weekeinde Frankrijk niet binnen mogen en dat de chauffeurs zo dicht mogelijk bij de grens willen parkeren om zo vlug mogelijk de grens over te steken van zodra ze dat mogen.

Een recent fenomeen is dat een aantal vrachtwagens niet meer kunnen parkeren op die parkings. Ze rijden dan naar steden die langsheen de snelwegen zijn gelegen en parkeren daar legaal of illegaal op industriezones waar ze voor overlast zorgen. In de stad Veurne komen tijdens de weekenddagen veertig tot vijftig vrachtwagens op onze industriezone parkeren. Dat zorgt voor overlast omdat de chauffeurs afval achterlaten, barbecues organiseren of een pintje gaan drinken in het stadscentrum.

Het vrachtverkeer neemt steeds toe. Men werkt volgens het principe van 'just in time'. De bedrijven hebben zo

goed als geen voorraad meer. De producten worden op het laatste moment geleverd om verwerkt te worden. De vrachtwagens zijn eigenlijk rondrijdende magazijnen. Er is nood aan bijkomende parkeergelegenheden langs de autosnelwegen zodat de vrachtwagens op een goede en veilige manier kunnen parkeren, en er is heel specifiek nood aan bijkomende parkeergelegenheden aan de grensovergang.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, in het kader van het strategisch plan dat het Vlaamse Gewest in 2004 heeft laten uitvoeren, werd een volledige inventaris gemaakt van alle autosnelwegparkings. Deze inventaris beschrijft niet alleen de zone van de parking, maar geeft ook het aantal parkeerplaatsen per voertuigtype aan.

De mogelijke uitbreiding van autosnelwegparkings werd in het kader van het strategisch plan onderzocht. Behoudens de mogelijkheid om nieuwe parkings op te richten op meer recente autosnelwegtracés zoals de E34, werd ook onderzocht welke eventuele uitbreidingsmogelijkheden bestonden voor bestaande parkings.

Maar er is een groot probleem, namelijk de ligging van die parkings. De meeste van deze parkings liggen in de nabijheid van landschappelijk en ecologisch waardevolle gebieden. Door de stringente bepalingen van het gewestplan kon alleen vastgesteld worden dat er geen uitbreidingsmogelijkheden bestaan voor de reservatiezones van de huidige autosnelwegparkings. Het was immers historisch een duidelijke keuze om deze parkings in te plannen op rustige plaatsen. Nieuwe parkings en in het bijzonder beveiligde parkings voor vrachtwagens zullen met andere woorden moeten worden gezocht in zones die daarvoor in aanmerking komen volgens het gewestplan en die in de nabijheid liggen van de autosnelweg. Ik verwijs hierbij naar initiatieven in onze buurlanden zoals in Nederland of in Frankrijk waar beveiligde parkings voor vrachtwagens werden gebouwd in de nabijheid van de autosnelwegen op ongeveer 5 kilometer van een op- en afrit. Het gaat telkens om privé-initiatieven.

Bij elke vernieuwing van bestaande concessies van autosnelwegparkings – de zogenaamde nevenbedrijven – wordt onderzocht of binnen de reservatiezone de parkeercapaciteit voor de vrachtwagens kan worden verhoogd. Het gaat hier telkens om een veeleer beperkte uitbreiding. Op dit ogenblik zijn er werken aan de gang om de concessie te Kruibeke langs de E17 te vernieuwen en zal in de loop van 2008-2009 ook de concessie te Ruisbroek langs de RO volledig vernieuwd worden, telkens met een toename van de parkeercapaciteit.

Wat het actieplan betreft kan ik zeggen dat binnen de beperkingen van de ruimtelijke ordening, er dus tel-

kens bij een nieuwe inrichting van de site bekeken wordt of de parkingcapaciteit voor vrachtwagens kan worden opgedreven.

Daarnaast wordt ernaar gestreefd om onze parkings veiliger te maken. Hiertoe heeft het overlegplatform een conceptnota voor bewaakte parkings uitgewerkt. Deze conceptnota houdt een aantal maatregelen in. Eerst is er de erkenning van drie categorieën van beveiligde parkings volgens de criteria zoals ze zijn beschreven in de conceptnota. Er is de sensibilisering van alle belanghebbenden – de betrokken entiteiten van de Vlaamse overheid en de concessiehouders – voor de problematiek en het vragen van hun medewerking aan het aandragen van oplossingen voor deze problematiek in overeenstemming met de principes van de conceptnota. Er is de erkenning van het overlegplatform als het orgaan dat periodiek de bestaande Belgische autosnelwegparkings aan een van de drie categorieën toewijst op basis van het door het bevoegde gewest ingediende voorstel. Er is de stimulerende rol met het oog op de te nemen maatregelen, ongeacht de categorie. Er is de bijdrage tot het scheppen van de gunstige voorwaarden voor de oprichting van parkings van categorie 3, de hoogste beveiliging. Er is de bijdrage tot het sensibiliseren en het scheppen van de gunstige voorwaarden ten aanzien van de gebruikers van deze parkings. Dit alles werd bezegeld in een intentieverklaring die werd ondertekend door alle partijen die aan het overlegplatform deelnamen. Dat gebeurde op 4 juni 2007.

Binnen het Vlaamse Gewest werden reeds volgende initiatieven genomen: de bespreking van de principes van de conceptnota met de concessiehouders en de wegbeheerder en het onderzoek naar de categorisering van de huidige autosnelwegparkings.

Naar aanleiding van het onderzoek naar de categorisering van de huidige autosnelwegparkings werden een aantal concrete aanbevelingen gedaan. Alle autosnelwegparkings moeten minimaal in categorie 1, het laagste beveiligingsniveau, kunnen worden ondergebracht. De nodige maatregelen hiertoe omvatten: het struikgewas verwijderen op strategische plaatsen, het wegwerken van donkere, niet verlichte plaatsen, het plaatsen van een praatpaal op een goed zichtbare plaats op de parking, het nummer van de hulpdiensten duidelijk in verschillende talen afficheren, de dienstwegen die toegang geven tot de parking beter beheren, en in camerabewaking voorzien ter preventie, waarbij de beelden pas zullen worden gebruikt bij een interventie door de politie.

Er werd per parking een overzicht gemaakt van alle werken die er moeten gebeuren om de autosnelwegparkings naar categorie 1 te brengen. Deze werken worden geraamd op 1.350.000 euro. Een aantal grote parkings kunnen deels tot categorie 2 omgebouwd worden, hetzij in samenspraak met de huidige concessiehouders, hetzij

als verplichting bij het verlenen van een nieuwe concessie. Het aanleggen van een betalende parking van categorie 3 vraagt grote investeringen. Het gaat in dit geval om nieuw uit te bouwen sites van vrij grote omvang, waarvoor – behoudens initiatieven van de privésector – enkel autosnelwegparkings aan de landsgrenzen in aanmerking komen. Omdat de sanering van deze verwaarloosde sites afhankelijk is van de overdracht van de dienstgebouwen door de Regie der Gebouwen en van akkoorden van de naburige landen over het gebruik van deze zones conform de internationale conventie die tussen Frankrijk en België en tussen Nederland en België is afgesloten, is de verwezenlijking van deze beveiligde parkings niet op korte termijn te plannen. Maar het is alvast een interessante piste.

Sinds 2006 is er regelmatig overleg met de federale overheid, de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid, over de problematiek van de veiligheid op de autosnelwegparkings. Er werd een overlegplatform opgericht om de aanpak van de beveiliging van de autosnelwegparkings in België, als gevolg van de stijgende ladingdiefstallen en cabinebraken waaraan de transportsector in Europa blootgesteld is, aan te pakken. Dit overlegplatform bestaat uit: de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid, vertegenwoordigers van de federale politie en betrokken diensten van de FOD Binnenlandse Zaken, het Waalse Gewest en zijn partner Sofico, het Vlaamse Gewest, de transportsector vertegenwoordigd door Febetra, SAV en UPTR en de verzekeringssector vertegenwoordigd door Assuralia en BVT. Op dit overlegplatform werd een conceptnota voor bewaakte parkings opgesteld waarvan ik daarnet de principes heb uitgelegd.

Dat is in een notendop de stand van zaken en de moeilijkheden die er zijn.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Ik dank u voor uw antwoord. De vraag is niet zo simpel te stellen, maar de inventaris lijkt me wel simpel te maken. Hoeveel parkeerplaatsen zijn er op dit moment, en wat is de overbezetting van een aantal parkeerplaatsen? Dat lijkt me een eerste uitgangspunt. Je moet geen universitaire titel hebben om dat ter plaatse vast te stellen.

Ik stel vast dat er nog altijd geen plan is. Er is hier in deze commissie, onder meer door uw collega minister Van Brempt, al een paar keer gezegd dat het probleem zou worden aangepakt op korte termijn. Er is blijkbaar wel een overlegplatform, maar ik denk dat we gewoon behoefte hebben aan een allesomvattend plan.

In de kranten verscheen een bericht dat de minister van Binnenlandse Zaken op korte termijn een aantal dringende maatregelen zou nemen voor de veiligheid van

dit soort parkeerplaatsen. Ik hoor nu dat er regelmatig overleg is. Dat is leuk en aardig, maar de vraag is hoe infrastructuur gekoppeld wordt aan de beveiliging van die parkeerplaats. Ik vind het antwoord daarover een beetje teleurstellend.

De voorzitter: De heer Koninckx heeft het woord.

De heer Flor Koninckx: Ik zou het probleem toch niet onderschatten. Ik heb vorige week in een interview met de woordvoerder van Febiac gehoord dat zij tegen 2020 nog een toename van het vrachtvervoer tussen 30 en 50 percent verwachten. Het is dus geen probleem dat zichzelf mettertijd zal oplossen: het zal nog erger worden. Ik zou dus, net zoals de heer Peumans, willen aandringen om echt een actieplan op te stellen en tot actie over te gaan, want het probleem zal met de dag groter worden. Ik denk niet dat we het ons kunnen permitteren om niets te doen en te blijven overleggen.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: In 2003 heeft een van uw voorgangers, minister Bossuyt, in deze commissie verklaard dat de parkeermogelijkheden in het algemeen en voor de vrachtwagens in het bijzonder, zouden worden herbekeken.

Ik onthoud echter uw suggestie om aan de grensovergang eens de extra mogelijkheden te bekijken. Want het zijn vooral de grensovergangen die geconfronteerd worden met de overlast en de hoeveelheid vrachtwagens. Indien nodig zal ik u of andere diensten contacteren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Als u de indruk zou krijgen dat ik niet bekommerd ben om de problematiek, dan bent u er volledig naast.

De heer Jan Peumans: Dat hebben wij niet gezegd.

Minister Hilde Crevits: U zegt dat er wel veel overleg wordt gepleegd. Ik wil wel duidelijk zijn.

Ik heb gezegd dat er een inventaris bestaat. Ik heb hem niet bij, maar u kunt hem krijgen.

Ik beaam dat er op dit moment een capaciteitstekort is. Ik beaam ook dat het wegtransport nog zal toenemen. Ik heb wel gewezen op de problemen die er bestaan. Als men niet mag uitbreiden, dan kan men niet uitbreiden. We moeten proberen om de capaciteit met kleine ingrepen te verhogen.

Er bestaat een plan om de veiligheid te verhogen. U weet dat ook. Het is een belangrijke stap om alle parkings op veiligheidsniveau 1 te krijgen, want dat garan-

deert een basisveiligheid. Daarvoor zijn er een aantal maatregelen nodig waarvan er al een deel uitgevoerd zijn en waarvan er andere op korte termijn moeten worden uitgevoerd. Dat zal ook gebeuren. Enkel de parkings van klasse 3, de grote betalende parkings met de hoogste veiligheidsgraad, lijken me een moeilijke oefening te zijn door het grote budgettaire plaatje dat eraan verbonden is. Ik heb ook verwezen naar een aantal projecten in het buitenland waar ook wordt samengewerkt met de privésector. Ook deze pistes moeten we in overweging durven nemen, want ze zullen zowel de capaciteit als de veiligheid ten goede komen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
