

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C101 – OPE8**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 28 januari 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het besparingsplan voor 2010 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn	3
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ecocheques en De Lijn	10
Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van bijkomende zeesluizen voor de Waaslandhaven en de havens van Gent en Zeebrugge	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de ontdubbeling van de zeesluizen	13
Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toelaten van elektrische wagens op busbanen	
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van het gebruik van vrije busbanen	21
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdere timing en planning van de baggerwerken op Nederlands grondgebied in het kader van de uitvoering van de Scheldeverdieping	24
Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van de interregionale lijnen van de TEC	28
Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het actieplan veilig vrachtverkeer	29

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het besparingsplan voor 2010 van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, mijn vraag om uitleg is aan het begin van het kerstreces ingediend. Eerst was het een vraag die niet op de agenda kon, nu weer wel, waardoor sommige zaken misschien al wat verouderd zijn. Ik heb getracht mijn vraag een beetje aan te passen.

Op 16 december 2009 besliste de raad van bestuur van De Lijn over het besparingsplan voor 2010. We hebben daar voornamelijk via de pers een aantal zaken over vernomen. Er stond onder meer te lezen dat het resultaat zal worden opgekrikt met 51,8 miljoen euro. Het zou dan gaan om 45,3 miljoen euro besparingen. Er zou 20,9 miljoen euro worden bespaard door de optimalisatie van de planning en uitvoering en 8 miljoen euro door de herziening van het aanbod in functie van de vraag. Dan is er nog een besparing van ongeveer 14 miljoen euro op algemene werkingskosten, administratie, marketing, energie, uitstel van een aantal strategische projecten. Men rekent ook op 6,5 miljoen euro extra inkomsten door selectieve tariefaanpassingen en de groei van de reizigersontvangsten.

Dit onderdeel van het plan wordt eerstdaags al gedeeltelijk uitgevoerd door de tariefaanpassing die vanaf maandag zou ingaan. De prijzen worden geïndexeerd. Wat die index betreft, is rekening gehouden met het feit dat er in 2009 geen aanpassing is geweest. De prijs van een abonnement stijgt gemiddeld met 2,5 percent. De index tussen februari 2008 en februari 2010 zou 2,76 percent zijn. Ook de tarieven van kaarten en biljetten stijgen, maar veel sterker bij verkoop op bus en tram. Verder wordt sms-ticketing uitgerold over heel Vlaanderen, ten minste voor klanten van Proximus.

Minister, wat houdt het besparingsplan precies in? U hebt daar al gedeeltelijk op geantwoord bij de bespreking van de beleidsnota. Dat was wellicht de reden waarom die vraag niet onmiddellijk geagendeerd werd. Waarom wordt er meer bespaard dan in de Vlaamse begroting is goedgekeurd?

Intussen zou ook overleg met de vakbonden hebben plaatsgevonden. Zijn er al resultaten van dat overleg? De teksten die zij daarover verspreiden, geven blijk van grote ongerustheid bij het personeel. Er is berekend dat er toch 207 voltijdse eenheden minder nodig zullen zijn, zowel bij De Lijn als bij de exploitanten. Een beetje verder staat dat er geen gedwongen of naakte ontslagen komen en dat het allemaal zal worden opgelost. Hoe ver staat men daarmee? Betekent dit dan ook dat het besparingsplan dat op de vergadering van de raad van bestuur is besproken, nog niet definitief is? Als de vakbonden een woordje mogen meepraten, is daar intussen misschien al iets aan veranderd.

Bij de herziening van het aanbod in functie van de vraag kan ik me wel een voorstelling maken, maar wat houdt de optimalisatie van planning en uitvoering nu uiteindelijk in? Bestaat daar overeenstemming over? Het gaat over een bedrag van bijna 21 miljoen euro. We spreken dan over 2 percent van de totale exploitatiekosten van De Lijn. Dat lijkt me niet zo gemakkelijk te realiseren binnen een aanvaardbare termijn.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

Bovendien wordt van de privé-exploitanten verwacht dat zij van de 29 miljoen euro 13,7 miljoen euro voor hun rekening nemen. Hoe wordt dat concreet aangepakt? De privé-exploitanten hebben immers overeenkomsten. Hoe past dat binnen die overeenkomsten? Hoe staan zij daartegenover?

Wat de 6,5 miljoen euro extra inkomsten betreft die men wil verwerven, is die tariefverhoging intussen oud nieuws. De vraag is echter of de tariefverhoging die 6,5 miljoen

euro volledig zal dekken. Of moet er nog worden gezocht naar andere extra inkomsten? Waaraan denkt men dan?

Misschien zijn de benchmarkstudies net iets te laat gekomen om nog een invloed te hebben op deze recente tariefverhoging. We hopen wel dat er in de beheersovereenkomst rekening mee zal worden gehouden.

Er is ook nog een besparingsronde aangekondigd voor 2011. Hoe zit het daarmee? Worden daar al voorbereidingen voor getroffen?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Het is goed dat deze vraag aan bod komt. Ik weet alleen niet of de minister op dit moment al de concrete invulling zal kunnen geven. Misschien heeft ze wel een primeur voor deze commissie.

Ik sluit me aan bij de bezorgdheid van mevrouw Brouwers over de ongerustheid bij het personeel. Minister, ik heb het gevoel dat die ongerustheid heel groot is. Er zijn twee stakingsaanzeggingen. Zowel het ACOD als het CCOD heeft aangekondigd dat ze eventueel zouden staken. Dat onderstreept de grote bezorgdheid die er leeft. Mevrouw Brouwers heeft het over 207 eenheden gehad. Ik wil me niet vastpinnen op een concreet cijfer. Ik wil wel zeggen dat de cijfers die ik heb gehoord van dezelfde grootteorde zijn. Ik hoop uiteraard dat het er zo weinig mogelijk zijn. Ik wil ervoor pleiten om behoedzaam te zijn tijdens die onderhandelingen. Besparingen zijn niet gemakkelijk. De bezorgdheid bij het personeel is bijzonder groot. Ik wil dan ook vragen om daar rekening mee te houden.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Dit is een terechte vraag van mevrouw Brouwers.

Er bestaat wat onduidelijkheid over de zwaarte van de besparingsinspanningen. Vroeger was er voor 2010 sprake van 39,5 miljoen euro. Nu blijkt het een hoger bedrag te zijn. Ik veronderstel dat het te maken heeft met de besparingen van 2009 die zeer laat zijn opgelegd en in de begroting van De Lijn vooral hun weerslag vinden in de begroting 2010. Samen met de correcties komt men dan in de buurt van 50 miljoen euro.

Ik had daarover graag wat meer duidelijkheid gekregen. Als we het over de begrotingsinspanningen hebben, ligt 2011 niet ver af meer. Ik hoor spreken van een besparing van meer dan 70 miljoen euro. Het houdt dus niet op in 2010.

Een tweede luik betreft de onduidelijkheid over de realisatie van de besparingen. Er worden heel wat besparingsmaatregelen in grote thema's gestoken zoals de herziening van het aanbod in functie van de vraag, de optimalisatie van de planning en de uitvoering. Daar worden dan grote bedragen opgeplakt, maar ik had graag wat meer duidelijkheid over de wijze waarop het zal worden gerealiseerd.

Meer specifiek interesseren me de besparingen die moeten worden gerealiseerd bij de exploitanten. Er zijn overeenkomsten die men niet zomaar aan de kant kan schuiven. Als dit niet via privé-exploitanten kan worden gerealiseerd, is het nog maar de vraag waar het wel kan worden gerealiseerd. Is dat bedrag van 13,7 miljoen euro dat werd aangehaald, realistisch? Of is dat bedrag niet realistisch?

Wat het personeel betreft, deel ik de bekommernis van de heer Roegiers en mevrouw Brouwers. De vraag is of zomaar 15 miljoen euro besparen wel kan zonder effect op het personeel. 200 fulltime-equivalenten is niet niks, ook daarover had ik graag opheldering gekregen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik sluit me graag aan bij de vraag van mevrouw Brouwers. Iedereen is ervan overtuigd dat het openbaar vervoer doelgerichter en efficiënter

moet worden georganiseerd. Dat betekent dat een optimalisatie van het aanbod niet noodzakelijk een vermindering van het aanbod moet zijn. Eind vorig jaar kondigde u aan dat De Lijn in 2010 ongeveer 39 miljoen euro moest besparen. Hoe De Lijn dat moest aanpakken, was volgens u een taak van De Lijn zelf. U kon evenmin nagaan hoe de besparingen werden doorgevoerd omdat de begroting van De Lijn toen nog niet was opgemaakt.

Nu blijkt dat De Lijn zichzelf nog bijkomende besparingen oplegt, waardoor het bedrag wordt opgetrokken tot 45,3 miljoen euro en 6,5 miljoen euro extra inkomsten. Volgens de directeur van De Lijn is dit noodzakelijk omdat hij minder inkomsten verwacht doordat er ook minder reizigers zullen zijn. Hij meent dat er voor 2010 slechts een reizigersgroei wordt verwacht van 1 à 2 percent, terwijl in 2004 nog een aangroei van 10 percent werd opgetekend. Daarnaast verwacht men nog minder inkomsten door de invoering van gsm-betalingen. Daar wordt een indexering aan gekoppeld, waardoor men dan weer op 4 miljoen euro extra zou kunnen rekenen.

Volgens de directeur is het dan ook noodzakelijk om in het aanbod te snoeien. Natuurlijke afvloeiingen, brugpensioenen, allerlei vormen van verminderde prestaties, verschuivingen van functies maken deel uit van het sociaal plan van De Lijn. Het lijkt dat hierdoor 207 personeelsleden minder nodig zijn. Blijkbaar is het besparingsplan met het personeel van De Lijn op verschillende entiteiten zeer slecht gecommuniceerd. Uit discussies bleek dat De Lijn zeer karig is met zijn informatie, waardoor de personeelsleden echt geen zicht hebben op de concrete besparingsvoorstellen van De Lijn. Dat zorgt uiteraard voor heel wat onrust.

Ik heb alle begrip voor de moeilijke oefening die De Lijn nu moet maken. Als de portemonnee jaren achter elkaar wagenwijd openstaat, is het moeilijk om hetzelfde beleid te voeren met de knip op de portemonnee. Het huidige besparingsbeleid is absoluut niet efficiënt te noemen. Ik toon dat graag aan met een voorbeeld. Ik vrees dat het model staat voor de andere besparingsmaatregelen. Een chauffeur van De Lijn vangt zijn dienst aan en moet volgens de recent hernieuwde dienst Planning leeg naar zijn vertrekpunt rijden en overbrugt leeg een afstand van 31 kilometer. Tijdens zijn dienst moet hij nogmaals een afstand van 23,4 kilometer leeg rijden tot aan zijn stelplaats om vervolgens 2 uur en 22 minuten ter beschikking te staan tot aan het volgende vertrek. Dat betekent dat de chauffeur 54,4 kilometer onbenut rondrijdt en in totaal ongeveer 3 uur en 27 minuten geen klanten vervoert op een totale dienstuitvoering van 8 uur en 15 minuten.

We moeten absoluut streven naar een efficiënt en effectief openbaar vervoer, maar u begrijpt dat ik niet de indruk heb dat De Lijn efficiënt werk aflevert – integendeel. We zullen inderdaad binnenkort de discussie krijgen over de lege bussen die er rondrijden. Dat kan de bedoeling toch niet zijn. Onduidelijkheid leidt tot groot ongenoegen en momenteel loopt een stakingsaanzegging die mogelijks tot staking zal leiden als er niet snel meer duidelijkheid komt.

Minister, hebt u bijkomende besparingen aan De Lijn opgelegd? Is de extra besparing met u overlegd? Op welke manier moet de besparing worden doorgevoerd? Moet dat binnen het eigen personeelskader van De Lijn? Of moet dat bij de exploitanten gebeuren? Hoe staat u tegenover de besparingsacties die ik zonet in mijn voorbeeld heb geschetst?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik sluit me aan bij de vragen en heb nog een bijkomende bekommernis. De financiering van De Lijn komt niet alleen van de inkomsten van de reizigers, maar ook van de Vlaamse overheid en via het derdebetalerssysteem van de lokale besturen. De indruk bestaat dat als de lokale besturen vandaag een vraag stellen aan De Lijn naar aanleiding van bijvoorbeeld de aanleg van een nieuw bedrijventerrein of de verplaatsing van een politiekantoor, over bijvoorbeeld een kleine wijziging van het traject, zij stelselmatig het antwoord krijgen dat er alleen maar een wijziging mogelijk is, zelfs al gaat het over een

wijziging van 500 meter, als de lokale besturen via het derdebetalerssysteem actie ondernemen. Op die manier worden de financiële lasten alleen maar verschoven. Dat zijn de signalen die we van de lokale besturen opvangen. De vraag is of u daarover overleg kunt plegen met de lokale besturen en De Lijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal trachten slechts elementen toe te voegen bij wat in de commissie al is bediscussieerd naar aanleiding van de begrotingsbesprekingen.

In de commissie had ik het theoretische kader uiteengezet van de wijze waarop wij in de Vlaamse Regering tot de besparingsrichtlijnen zijn gekomen. Zo is de exploitatiedotatie van De Lijn teruggebracht van een bedrag van 838.821.000 euro, na derde budgetcontrole in 2009, tot een bedrag van 799.637.000 euro. Dit houdt voor 2010 een besparingsdoelstelling van 39,2 miljoen euro in.

Voor De Lijn betekent dat een besparing van 51,8 miljoen euro. Dat klinkt misschien vreemd, maar in 2009 zijn er een aantal nieuwe investeringsbeslissingen getroffen die bij een constant beleid een meerkost genereren. Ik verklaar me nader. Als je bijvoorbeeld halfweg het jaar een nieuwe lijn in gebruik neemt, heb je een personeelskost voor een half jaar. Als je er dan van uitgaat dat je exploitatiebegroting het volgende jaar gelijk zal blijven, weet je dat je tegen een muur gaat rijden. Als je een personeelskost voor een halfjaar hebt, weet je immers dat je het jaar nadien een personeelskost voor een volledig jaar nodig zult hebben. Er zijn dus in de loop van het jaar een aantal investeringen gebeurd, waarbij men rekening heeft gehouden met de exploitatiekost en de personeelskost, bijvoorbeeld voor een half jaar, maar die er bij een constant beleid eigenlijk toe hadden moeten leiden dat men tot een stijging kwam van de exploitatiebegroting.

Naast een aantal zaken die u zelf hebt aangehaald, mijnheer Watteeuw, is dat eigenlijk de hoofdreden waarom er een verschil bestaat tussen de daling op de exploitatiebegroting – louter Vlaams begrotingsmatig – 2009-2010 en hetgeen De Lijn intern moet realiseren.

Het is zeer belangrijk om het lopende sociale overleg tussen het management van De Lijn en de vakbondsorganisaties maximaal te laten spelen. Dat is iets dat historisch al heel lang bestaat. Men heeft een goede overlegcultuur, die ook in de vorige jaren bestond. De Lijn is ook een autonoom bedrijf. Het is dan ook zeer belangrijk dat De Lijn haar rol maximaal kan uitvoeren.

Ik geef u een stand van zaken van wat al gebeurd is, ook al kan ik dat inderdaad niet punctueel meegeven. Op 16 december 2009 is het besparingsplan goedgekeurd op de raad van bestuur van De Lijn. De vakorganisaties zijn bij die raad van bestuur vertegenwoordigd, weliswaar zonder stemrecht. Er is intussen al herhaaldelijk overleg geweest met de vakbonden, onder meer in het kader van het paritair comité. Een eerste overleg heeft plaatsgevonden op 27 november 2009, dus voor de goedkeuring van het dossier op de raad van bestuur. Tijdens het paritair comité van 18 december 2009, dus na de goedkeuring, werd door de directie van De Lijn het globale plan voorgesteld.

Het paritair comité heeft nog eens vergaderd op 15 januari 2010, en toen is de directie van De Lijn met een besparingsplan per entiteit gekomen en is er een voorstel van een sociaal begeleidingsplan op tafel gelegd. Daar wordt nu verder aan gewerkt. Op 2 februari 2010 komt het paritair comité opnieuw samen, met op de agenda onder andere het sociaal begeleidingsplan. Over de verdere uitvoering van de besparingen wordt verder overleg gepleegd.

Er is ook overleg geweest met de vertegenwoordigers van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) binnen de raad van bestuur op 30 november 2009 en 13 januari 2010. Een volgende bijeenkomst is gepland op 3 februari 2010.

Ik heb tijdens de commissievergaderingen al vaak duidelijk proberen te maken wat er op dit ogenblik allemaal loopt. Ik heb onder andere verwezen, mevrouw Van den Eynde, naar twee

softwareprogramma's, Minbus en Crewopt, die op dit ogenblik theoretisch draaien. Het programma Minbus heeft net de bedoeling om wat u daarnet zei, te vermijden. Minbus heeft dus als doel te vermijden dat bussen leeg rondrijden. Daarvoor moet je de circuits die vandaag bestaan, proberen op een handiger manier te organiseren, waardoor je vermijdt dat er zoveel lege kilometers moeten worden gereden. Je moet dat niet alleen doen binnen de organisatie van De Lijn, maar ook samen met wat de exploitanten doen. Je moet die twee eigenlijk op elkaar leggen en bekijken hoe je een route kunt maken waarop zo weinig mogelijk leeg wordt gereden.

Als die oefening gedaan is, komt het tweede programma, de Crewopt: hoe ga je de personeelsinzet zodanig optimaliseren dat iedereen de meeste kilometers kan rijden? Die oefeningen lopen vandaag. Dat is dus het luik 'efficiëntiewinsten'. Daar wordt op dit ogenblik aan gewerkt. Pas als de oefening met de efficiëntiewinsten goed loopt, kun je in een tweede fase bekijken waar het aanbod moet worden gewijzigd. We wijken daarbij niet af van het decreet Basismobiliteit, maar we kunnen wel aanpassingen doen aan de wijze waarop het vervoer wordt georganiseerd. Op plaatsen waar het nu erg druk is, kan men extra bussen inzetten, op bepaalde reguliere lijnen kan men wat minderen qua frequentie of belbussen laten rijden op de momenten dat het minder druk is.

Die zaken hebben rechtstreeks te maken met de organisatie van personeel op het niveau het dichtst bij de chauffeur. En dus moet men daar goed over communiceren. Het kan ook tot gevolg hebben dat er in de arbeidsorganisatie toch een aantal zaken zullen wijzigen, los van het feit dat de mensen gewoon in dienst blijven. Het overleg moet dus zeer zorgvuldig gebeuren.

Als je moet besparen, en men vreest dat er in de organisatie iets zal veranderen, is het normaal dat er wat onrust is. Ik heb daar begrip voor. Ik heb al herhaaldelijk met het management van De Lijn besproken dat het heel belangrijk is dat daar uiterst zorgzaam mee wordt omgegaan en dat het proces zeer goed wordt begeleid. Ik weet ook dat de vakbonden het sociaal plan heel belangrijk vinden, maar ook de manier waarop het wordt ingevuld.

Dat zijn de grote lijnen die ik al heb proberen uiteen te zetten in vorige commissievergaderingen. Men heeft nog niet verder aan mij gerapporteerd omdat men de oefening nog aan het maken is. De volgende vergadering is begin februari. Half februari zou er dan al wat meer duidelijkheid moeten zijn.

Wat de bijkomende inkomsten betreft, verwijs ik ook naar de verslagen van de besprekingen van de begroting en de beleidsnota. Er zijn een vijftal manieren waarop extra inkomsten kunnen worden verworven. Een: een indexering van de tarieven. Die gaat in op 1 februari. Dat is goedgekeurd op de raad van bestuur. De contouren van de indexatie zijn voor iedereen duidelijk. Er is ook duidelijk over gecommuniceerd. Twee: de administratiekosten worden nu ook doorgerekend, bijvoorbeeld bij de aanvraag van duplicaten van abonnementen, wat al gauw goed is voor een paar miljoen euro. Drie: er wordt bekeken op welke manier de reclame-inkomsten kunnen worden verhoogd. Vier: een goede en consequente inning van administratieve geldboetes. U weet, mijnheer Watteeuw, dat we het proces en de hoogte van de boetes momenteel nog bekijken: is het goed om bij twee boetes te blijven, of moeten we daar wat meer in variëren? Als je een boetesysteem hebt, moet je het natuurlijk wel toepassen, anders heeft het geen zin. Vijf: het realiseren van een groei van het aantal reizigers, onder andere door netmanagementprojecten. Hoe nauwkeuriger je weet wie waar rijdt, hoe beter je je aanbod kunt afstemmen op de vraag.

Dan was er nog een vraag over de besparingsronde in 2011. Ik kan daar vandaag geen uitspraak over doen. De besparingsoefening betekent voor het bedrijf een hele inspanning en op een aantal punten een hele ommezwaai. Men moet die programma's laten draaien en de personeelsorganisatie reorganiseren. Dat is een groot proces.

Het is zeer belangrijk dat we dat nu zeer zorgvuldig bekijken. Na die oefening zullen we kunnen zien welke winsten we kunnen boeken, zonder dat aan basismobiliteit wordt ingeboet, zoals ik hier al meermaals heb gezegd. Het volgende dat nu voor de deur staat, is de begrotingscontrole 2010 en de effecten daarvan op de begroting van De Lijn.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik denk dat er niet helemaal is geantwoord op mijn vraag over de exploitanten. Zij moeten ook besparen. Hoe wordt dat precies aangepakt? Zijn dat aparte besprekingen?

Minister Hilde Crevits: Ja, maar eigenlijk op dezelfde manier. Er zijn overeenkomsten, maar er zijn ook mogelijkheden om in te grijpen op die overeenkomsten. De exploitanten hebben iets minder garanties dan de anderen, maar louter procedureel worden dezelfde regels toegepast. Er komen geen naakte ontslagen en het overlegmodel wordt zo veel mogelijk gehandhaafd. Die besprekingen en ook het sociaal overleg gebeuren met die partijen waarmee ze moeten gebeuren, namelijk tussen het management van De Lijn en de vakbonden, maar ook met de exploitanten.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Voorzitter, het is zeer gemakkelijk als een minister zelf al aanvoelt welke aanvullende vragen er zullen komen. Ik hoef ze niet meer te stellen: ze werden al meteen in het antwoord opgenomen.

Toch heb ik nog enkele punten. Ik heb in mijn aanvulling bij het betoog van mevrouw Brouwers gesuggereerd dat het bedrag van 51,8 miljoen euro ook deels te maken had met het late tijdstip waarop de besparingen voor 2009 werden bekendgemaakt. Doordat een aantal uitgaven werden uitgesteld tot 2010, is er inderdaad sprake van een grotere besparing voor De Lijn. Klopt dat?

Minister Hilde Crevits: Het doorrekenen van de personeelskosten van aanwervingen die in 2009, halverwege het jaar, zijn gebeurd, weegt extra op de begroting voor 2010. Dat is een van de voornaamste redenen voor het feit dat er een grote spanning is tussen het ene en het andere.

Ook waren er een aantal netmanagementprojecten, met verbintenissen, opgenomen in 2009. Een overeenkomst aangegaan in 2009 moet worden uitgevoerd in 2010, maar dat geeft natuurlijk een extra druk op de exploitatiebegroting. Dat gaat misschien al een beetje in de richting van wat u zegt. Als die begroting dan niet stijgt, moet er verhoudingsgewijs meer worden bespaard. Het is echter niet zo dat dit bewust werd uitgesteld, tenzij men mij foutieve informatie heeft verschaft. Men heeft me absoluut niet gemeld zaken te hebben uitgesteld om niet meer te moeten besparen in 2010.

De heer Filip Watteeuw: Wat 2011 betreft, hebt u gezegd dat u dat nog moet bekijken. Het bedrag van 70 miljoen euro is op een bepaald ogenblik genoemd door iemand van De Lijn. Heeft men dat uitgewerkt, of is men bezig te bekijken hoeveel er moet worden bespaard in 2011? Dat bedrag circuleert.

Minister Hilde Crevits: Dat is een bedrag dat helemaal niet van mij komt.

De heer Filip Watteeuw: Het komt van de directeur Financieel Beleid.

Minister Hilde Crevits: Het is mogelijk dat die iets zegt. Het is ook zo dat we altijd hebben gezegd dat er een eerste en een tweede besparingsronde is. Ik wik mijn woorden.

De heer Filip Watteeuw: Ik zal mijn vraag anders stellen. In 2010 is er een dotatie van 799 miljoen euro. Zal de dotatie in 2011 lager zijn, gelijk zijn of kunnen stijgen?

Minister Hilde Crevits: De Vlaamse Regering heeft momenteel een zeer duidelijke beslissing genomen over de begroting 2010. Er komt nu een begrotingscontrole. De begroting

2011 is nog niet voor nu. U kunt van mij nu geen uitspraken verwachten over cijfers. Ik kan u daar vandaag niet op antwoorden.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. U hebt inderdaad verduidelijkt waar de extra besparingen die De Lijn zich nu nog heeft opgelegd, vandaan kwamen.

U hebt niet meteen geantwoord op de opmerking van de heer de Kort. Ik vond dat persoonlijk een heel belangrijke opmerking. In onze regio hebben we hetzelfde probleem. Daar bestaat vraag naar een uitbreiding van een bepaalde buslijn. Daarop wordt eenvoudigweg het antwoord gegeven dat die kosten dan zullen worden aangerekend aan de betrokken gemeente. Ik vind dat niet kunnen. Dat is eigenlijk misdadig. Men schuift de werkingskosten van De Lijn door naar de belastingbetaler en de lokale besturen. Minister, ik wil vragen dat u dat eens zeer ernstig onderzoekt.

Het door mij aangehaalde voorbeeld valt zeker te onderwerpen aan de door uw vernoemde projecten van Minbus en Crewopt. Ik ben zeer benieuwd hoe dat voort zal verlopen. Binnen welke termijn verwacht u dat die efficiëntiedoorlichting zal zijn uitgevoerd in de diverse entiteiten, in de diverse provincies? Dan zullen we die discussies over lege bussen die rondrijden kunnen vermijden.

Het is heel belangrijk dat u nu in samenwerking met De Lijn op zeer korte termijn het personeel zeer duidelijk informeert over de verdere besparingsplannen en ontwikkelingen. Zo zullen er stakingen kunnen worden voorkomen, die niet alleen De Lijn treffen, maar ook heel veel mensen die het openbaar vervoer nodig hebben voor het woon-werkverkeer.

Minister Hilde Crevits: De vraag van de heer De Kort was me inderdaad even ontglipt. Als er een meerkost wordt gevraagd voor een wijziging aan een traject, dan moet er wel een meerkost zijn. Anders lijkt het me zeer gek dat dit wordt gevraagd. Ik zal laten bekijken wat de problemen ter zake zouden kunnen zijn. Ik heb wel al een aantal dossiers gezien waarin alternatieve trajecten worden gevraagd, die echter een aanzienlijke omweg blijken te zijn en inderdaad extra kosten met zich meebrengen. Als dat dan bovenop de basismobiliteit komt en niet als netmanagement kan worden beschouwd, dan bevindt het zich automatisch in het derdebetalersysteem. Als daar iets te soepel mee wordt omgegaan, zal ik dat bekijken. Ik zal De Lijn in een brief melden dat me dat is gemeld in de commissie.

– De heer Jan Peumans, voorzitter, treedt opnieuw als voorzitter op.

We hebben een besparingsdoelstelling die moet worden gehaald in 2010. Dat betekent dat de resultaten van Minbus en Crewopt binnenkort zichtbaar moeten zijn, omdat we dat alles nog met het personeel moeten doorpraten. Dat mag dus niet te lang duren. De echte discussie over de vraag hoe we het aanbod heel precies op de vraag kunnen afstemmen, zal slechts kunnen gebeuren op het ogenblik dat de ticketregistratie er volledig is. Daar is dus nog wat tijd voor nodig. Wat nu gebeurt, is dat we intern optimaal het busaanbod gaan afstemmen op de personeelsinzet. Dat heeft minder te maken met de vraag hoeveel mensen er opstappen, maar wel met de vraag hoe we vermijden dat er lege kilometers worden gereden. De ultieme oefening zal uiteraard de vraag hoe we ons aanbod het best afstemmen op de daadwerkelijke vraag, als basis hebben. Dat zullen we het best kunnen zien als de registratie eenmaal helemaal is doorgevoerd. De eerste fase kan echter vrij snel gaan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik het goed heb begrepen, zullen er in de loop van volgende week nog een paar belangrijke vergaderingen plaatsvinden. Ik hoop dat u ons op te hoogte zult willen brengen van meer definitieve en concrete plannen.

Minister Hilde Crevits: Ik weet dat u me daarover zeker allen zult ondervragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over ecocheques en De Lijn

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, geachte leden, door omstandigheden is deze vraag heet van de naald. Gisteren hebben we immers vernomen dat de NMBS de betaling van treintickets – dus niet van treinabonnementen – met ecocheques zou toelaten. Dat is een samenloop van omstandigheden.

Iedereen in de commissie weet dat ecocheques dienen om ecologisch verantwoorde uitgaven te doen. Het is een instrument dat is ingesteld in de schoot van de Nationale Arbeidsraad (NAR). Het gaat om een akkoord tussen patroons enerzijds en vakbonden anderzijds om de koopkracht te versterken. Het is goed dat reizen met het openbaar vervoer en dus ook met De Lijn wordt gepromoot. Dat is goed voor milieu en mobiliteit. Het verkleint de ecologische voetafdruk en dergelijke meer.

Ik heb me een beetje gedocumenteerd, en ik heb begrepen dat De Lijn deze boot altijd wat heeft afgehouden. Het gaat over de betaling van individuele bustickets en -kaartjes voor verplaatsingen door middel van ecocheques. Voor De Lijn is de verkoop van busabonnementen strategisch van belang. Diezelfde patroons en vakbonden hebben in de NAR bepaald dat er geen verplaatsing of beter gezegd geen abonnementen mee betaald kunnen worden. Individuele verplaatsingen sluiten ze niet uit, maar het betalen van abonnementen wordt wel uitgesloten. Aangezien voor De Lijn de verkoop van abonnementen strategisch belangrijk is, biedt zij geen luisterend oor aan het verzoek om in de toekomst ook voor individuele bustickets de betaling via ecocheques toe te staan.

Minister, intussen heeft de NMBS een verstandige beslissing genomen. Zij zal het openbaar vervoer door middel van de NMBS promoten en wil ook toevallige reizigers aantrekken. Vóór mensen abonnementhouder worden, willen ze eerst vertrouwd raken met het instrument van het openbaar vervoer, hetzij de trein hetzij de bus. Waarom zouden we die ecocheques niet gebruiken als opstap naar het verwerven van nieuwe abonnementhouders en toevallige reizigers? Minister, mijn verzoek is om ook op het niveau van De Lijn de betaling van individuele bustickets door middel van ecocheques toe te staan naar analogie met de recente beslissing van de NMBS. Op die manier wordt het openbaar vervoer, maar ook het milieu en de mobiliteit gepromoot en gesteund. En zo krijgt ook het betaalinstrument van de ecocheques wat wind in de zeilen. Dat loopt immers niet van een leien dakje, konden we onlangs in de media lezen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik wil de vraag van de heer Keulen ondersteunen. Ik denk dat hij de juiste argumenten heeft aangehaald. Ik vind het onbegrijpelijk dat De Lijn heeft beslist dat ecocheques niet zouden kunnen worden gebruikt om individuele tickets te betalen.

Ik heb nog even gekeken naar onze eigen website www.vlaanderen.be. Daar staat dat de lijst die is afgesproken binnen de NAR opgebouwd is rond zes ecologische doelstellingen. Een daarvan is het bevorderen van duurzame mobiliteit. Men geeft daar een aantal voorbeelden bij zoals de plaatsing van roetfilters, de plaatsing van een lpg-installatie, cursussen eco-driving, aankoop en onderhoud van fietsen en aankoop van vervoersbewijzen voor het openbaar vervoer. De Lijn heeft echter besloten om geen ecocheques te aanvaarden. Ik begrijp dat niet. Ik vraag u, minister, om er bij De Lijn op aan te dringen om die ecocheques wel te aanvaarden voor de betaling van individuele tickets.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Duurzame mobiliteit moet hoog in het vaandel worden gedragen. Ik begrijp dan ook de houding van De Lijn niet. Blijkbaar weigert De Lijn niet enkel omwille van haar focus op abonnementen, maar ook omdat de stiptheid daardoor in het gedrang zou komen en omdat zij geen wisselgeld zou kunnen teruggeven. Ik had nochtans begrepen dat het beleid er bij De Lijn op gericht was om vooraf tickets te kopen. In dat geval lijkt het me perfect mogelijk om via ecocheques te betalen. We moeten van hieruit het signaal geven dat die inspanning moet worden gedaan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Om te beginnen ben ik het relatief met u eens dat ecocheques perfect zouden kunnen worden gebruikt om het openbaar vervoer te stimuleren.

Als we de filosofie achter de ecocheques bekijken, is het de logica zelve dat die moeten kunnen worden gebruikt om het openbaar vervoer te stimuleren. Gisteren heeft de NMBS aangekondigd dat ze dat wel zou doen. Zij heeft dat toegelaten voor de aankoop van biljetten of pasjes, maar enkel aan het loket. De NMBS heeft een aantal praktische problemen gehad die nu worden uitgeklaard.

Ik denk dat De Lijn zelf de ecocheques wel zou willen gebruiken, maar zij wordt geconfronteerd met een aantal praktische problemen. Als er nog eens dergelijke maatregelen worden genomen, zou het nuttig zijn om eerst overleg te plegen met de potentiële aanbieders om op die manier een aantal knelpunten uit de weg te ruimen.

Ik overloop de zes hinderpalen die de invoering wat moeilijk maken. Ten eerste verloopt de verkoop van magnetische vervoerbewijzen in belangrijke mate via externe distributiepartners. De Lijn kan de partners met wie wordt samengewerkt niet verplichten om de ecocheque te aanvaarden. De NMBS heeft dat probleem veel minder.

De distributiepartners van de vervoerbewijzen in externe voorverkooppunten zijn Alvadis, Lyfra, Conway en Sitagro, naast de NMBS en de Post. Samen bedienen ze een netwerk van meer dan 3400 verkooppunten die elk individueel de vrije keuze hebben om al dan niet ecocheques te aanvaarden. We zouden opnieuw kunnen onderhandelen over de bestaande distributiecontracten, maar de vraag is dan waar we gaan landen. Zover zijn we vandaag dus nog niet. Het zou ook niet goed zijn om in een situatie terecht te komen waarbij ecocheques in het ene verkooppunt wel kunnen worden gebruikt en in het andere niet. Het is dus alles of niets.

De tweede hinderpaal is een budgettair probleem dat evenwel valt op te lossen. Het gaat om de commerciële voorwaarden die worden opgelegd door de uitgevers van de ecocheque. Die voorwaarden zijn van die aard dat het aanvaarden van de ecocheque zou leiden tot belangrijke minderinkomsten voor De Lijn. Deze minderinkomsten zijn het gevolg van de commissie van 5 percent die de firma's Sodexo en Accor opleggen voor het aanvaarden van de ecocheques. Dat betekent dus een stuk minder inkomsten.

Ten derde zou dit betaalmiddel voor bijkomende administratie zorgen en dus ook nog bijkomende personeelskosten.

Een vierde praktisch probleem betreft de invoering. De betaling met een ecocheque op een voertuig heeft een rechtstreekse impact op de mogelijke stiptheid van de voertuigen. Een stijging van het aantal voorverkooppunten en de sms-tickets moeten er juist voor zorgen dat alles sneller verloopt. Door de ecocheque toe te laten als betaalmiddel op het voertuig, doen we deze inspanningen weer teniet.

Het vijfde praktische bezwaar is dat de ecocheque niet fractioneerbaar is. Er mag met andere woorden geen baar geld worden teruggegeven. De volledige ecocheque moet worden gebruikt. Dat staat in het KB van 14 april 2009. Hierdoor zouden in de praktijk maar heel weinig vervoerbewijzen met ecocheques kunnen worden betaald. Stel dat iemand bij de chauffeur een biljet korte afstand van 1,60 euro of aan het loket een lijnkaart van 8 euro in

voorverkoop wil kopen met een ecocheque van 10 euro, dan zou dat vooral bij de chauffeur maar ook aan de loketten voor heel wat oponthoud en ontevreden reizigers kunnen zorgen.

Het laatste praktische probleem is dat een groot deel van de fysieke voorverkoop van magnetische vervoerbewijzen uitbesteed is of via elektronische weg plaatsvindt. De verkoop via loketten is slechts een fractie in de totaalverkoop.

Dit zijn problemen die we moeten oplossen. In overleg met De Lijn en mijn federale collega's wil ik een uitweg zoeken. Het fiscaal stimuleren van duurzaam vervoer lijkt me een zeer waardevol instrument. De NMBS aanvaardt ecocheques, maar enkel voor de aankoop van biljetten of pasjes aan het loket.

De NMBS heeft ook een aantal praktische problemen moeten uitklaren. Bij de NMBS is de situatie iets eenvoudiger door het feit dat ze veel eigen loketten heeft en de prijzen van tickets, onder andere door de lange afstanden en het snellere transport, meestal hoger liggen dan 10 euro. Bij De Lijn is dat minder snel het geval.

Ik heb afgesproken met De Lijn dat het item van de ecocheques op het eerstkomende overleg zal worden geagendeerd van de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk Stads- en Streekvervoer waar de TEC, de MIVB en De Lijn deel van uitmaken. Die vergadering vindt plaats op 15 februari. Er zal worden nagegaan hoe we tot een haalbaar systeem kunnen komen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik denk dat vooral het laatste deel van het antwoord helemaal in de lijn ligt van het profiel van de minister van Mobiliteit. Minister, u bent oplossingsgericht. Want aan de buitenwereld krijgt men het niet verkocht dat een ecocheque niet aanvaard wordt door De Lijn. Iedereen weet dat we nog werk hebben om De Lijn en het openbaar vervoer te promoten inzake modal shift. Daarnet hadden we de discussie over hoe de mensen uit de wagen te krijgen. Mensen die zich met de fiets verplaatsen of te voet gaan in de bus krijgen, lijkt heel goed te lukken. Mensen doen overstappen van de wagen naar de bus, is heel moeilijk. Elk instrument moet daarvoor worden aangegrepen. Heel wat ecocheques worden niet gebruikt. Ze kunnen op die manier worden besteed. Dat is goed voor de handel, de mobiliteit en het milieu. Bij alles wat de overheid doet, ook als het gaat over het aanbieden van openbaar vervoer, is het belangrijk klantvriendelijk te zijn. Dat geldt nu, in de 21e eeuw, zeker voor betaalmiddelen en betaalinstrumenten.

Minister, ik heb zelf lang genoeg op een stoel zoals de uwe gezeten. Ik weet dat mensen voor praktische problemen vaak weinig begrip hebben. Eigenlijk hoeven ze dat niet te hebben. We moeten nu, in de 21e eeuw, met alles wat we aan instrumenten hebben, via elektronica en allerlei andere hulpmiddelen, oplossingen vinden. Gewoon zeggen dat dit praktisch niet haalbaar is, daar moet de reiziger, en bij uitbreiding de consument, geen vrede mee nemen. Desnoods moet daarvoor het – federale – KB worden aangepast, zodat men met geld kan terugbetalen. Vanuit de organisatie begrijp ik dat. De buitenwereld, de belastingbetaler, de reiziger begrijpt dat iets minder.

Ik herhaal dat ik het waardeer dat u zegt dat u daar positief tegenover staat en dat u dat op 15 februari bij het overleg met de Belgische Vereniging voor Gemeenschappelijk stads- en Streekvervoer (BVGSSV) op de agenda zet. Het zou goed zijn indien de Brusselse MIVB en het Waalse TEC daarbij betrokken worden, zodat een gemeenschappelijke oplossing wordt gevonden. U moet zich ook daar niet laten leiden door het tempo van de traagste. Men moet ervoor zorgen dat de reiziger in staat is om in de toekomst zijn individueel busticket te betalen met een ecocheque.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik dank de minister voor haar antwoord. Ik wil ook collega's van de Open Vld steunen en bedanken voor hun steun om zo veel mogelijk mensen op het openbaar vervoer te krijgen. Dat alle middelen daar goed voor zijn, bewijst uw vraag.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de bouw van bijkomende zeesluizen voor de Waaslandhaven en de havens van Gent en Zeebrugge

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over de ontdubbeling van de zeesluizen

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Op de nieuwjaarsreceptie van de Antwerpse haven, zo lezen we in verschillende kranten, stelde de minister-president dat men al volop bezig is met de voorbereidingen voor de bouw van de tweede sluis voor de Linkerscheldeoever met de bedoeling dat ze al in 2014 in gebruik genomen zou kunnen worden. Het Antwerpse havenbestuur dringt inderdaad reeds lang aan op de bouw van een tweede sluis op Linkeroever in de Waaslandhaven omdat de bestaande Kallosluis verouderd is en de enige toegang vormt tot dit steeds belangrijker wordende deel van de haven. In de huidige situatie wordt een groot deel van de activiteiten bij onderhoud of ongevallen geblokkeerd.

De havens van Gent en Zeebrugge willen echter ook bijkomende nieuwe sluizen. De sluis in Gent zou minimum 750 miljoen euro kosten, die van Zeebrugge 700 miljoen euro. Voor Gent lagen tot voor enkele maanden nog drie mogelijke pistes op tafel: een binnenvaartsluis, een sluis die even groot is als de huidige of een grote zeesluis voor schepen tot 366 meter. Het Gentse havenbestuur liet echter duidelijk verstaan dat enkel de derde optie voor hen bespreekbaar is. De onderhandelingen met Nederland over dit project zijn gestart eind september en men hoopte voor eind 2009 tot resultaten te komen.

Ook in het Vlaams regeerakkoord vinden we over de sluizen een belangrijke paragraaf terug: "Het verbeteren van de maritieme toegang, door de realisatie van de sluisontdubbelingen in Antwerpen (...), Zeebrugge (...), Gent (...) en Oostende (...) blijft een prioritaire opdracht voor het Vlaamse Gewest, in goede samenwerking met de betrokken havenbedrijven."

Minister-president, in hoeverre zijn de gesprekken met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen over de financiering van de bouw van de tweede zeesluis op Linkeroever lopende? In welk stadium bevinden die gesprekken zich en welke modaliteiten werden hierbij tot dusver afgesproken?

Welke concrete stappen werden al genomen in de voorbereiding van dit bouwdoossier? Waar zal de tweede sluis worden ingeplant? Wat is de stand van zaken van de onderhandelingen met Nederland over een bijkomende sluis in Terneuzen? Is er al meer duidelijkheid over de grootte van deze sluis? Wat is het voorziene tijdspad voor de realisatie van de sluizen voor de havens van Gent en Zeebrugge? In welke mate zijn de havens van Gent en Zeebrugge bereid om ook daar de bouw van nieuwe sluizen te mee te financieren? Welke afspraken zijn hierover al gemaakt?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik zal nog andere citaten uit het regeerakkoord naar voren brengen. In het regeerakkoord voor de legislatuur 2009-2014 lezen we het volgende: “Voor het goederenvervoer zorgen we voor een optimalisatie en een betere benutting van de infrastructuur en de ontsluiting van het hinterland van onze zeehavens en waterwegen. We zetten het traject voort met het oog op de ontdubbeling van de zeesluizen in Antwerpen Linkeroever, Gent (Terneuzen) en Zeebrugge (Visartsluis).” En in de beleidsnota van de bevoegde minister vinden we de volgende zinsnede terug: “De ontdubbeling van de zeesluizen in de Waaslandhaven, Terneuzen en Zeebrugge wordt voorbereid en gerealiseerd.”

De vorige Vlaamse Regering heeft al belangrijke stappen in de goede richting gezet met de oprichting van de vennootschap nv Vlaamse Havens, die als een privaatrechtelijk verzelfstandigd agentschap via dochterondernemingen een manier zou vinden om de aanleg te financieren en te coördineren. Het is ook opmerkelijk dat het de eerste keer in de geschiedenis is dat de havenbedrijven zullen tussenkomen bij de aanleg van basisinfrastructuur. In het verleden was dat altijd de exclusieve bevoegdheid van de overheid.

De havenbesturen zouden een vergoeding betalen voor het gebruik van de sluisinfrastructuur. Men is daar al jaren mee bezig. Maar vandaag moeten we vaststellen dat dit dossier zich nog altijd in een diepe winterslaap bevindt. Wij vinden dat allerm minst grappig, tenzij u ons het goede nieuws zou brengen dat het dossier is ontwaakt. Dat zou ik ten zeerste toejuichen. Verschillende spelers en betrokkenen trekken wel aan de alarmbel, maar er is tot op heden weinig of niets gebeurd.

Nochtans verklaarde minister-president Peeters bij zijn bezoek aan de Kallosluis in 2006 dat “de Vlaamse Regering midden 2008 met de bouw van de tweede sluis voor de Waaslandhaven van start gaat en dat de werken eind 2012 of begin 2013 aflopen”. Een jaar later herhaalde hij dit voornemen formeel bij het Antwerpse havenbestuur. De minister-president stelde toen: “De start van de werken is midden 2008 gepland. In 2008 trekken we daarvoor 10 miljoen euro uit. We hopen de eerste spadesteek in 2009 te doen. In 2012 moet de sluis klaar zijn.”

Minister, vandaag, twee jaar later, staan we nog nergens. En uit uw reactie tijdens de bespreking van de beleidsnota ‘Mobiliteit en Openbare Werken 2009-2014’ kunnen we opmaken dat er momenteel weinig beweging in het dossier zit. De mogelijkheid om de financiering rond te krijgen, was gepland tijdens de vorige legislatuur. In de afgelopen zes maanden moesten we natuurlijk naar de perfecte verdeelsleutel zoeken in overleg met de verschillende havenbedrijven.

Het is voor de Vlaamse havens echter cruciaal dat zij over een sluizeninfrastructuur beschikken die aangepast is aan de noden van vandaag. Enkel zo kunnen we onze concurrentiepositie tegenover buitenlandse havens handhaven en versterken en krijgen we een goede verbinding tussen de haven en haar hinterland. Ik ben trouwens net terug van een bezoek aan het havenbedrijf van Rotterdam. Daar bevestigt men me dat in tijden van crisis er meer dan ooit wordt geïnvesteerd, en geld wordt gestoken in grote projecten en ontwikkelingsprojecten in de havens. Ondanks de crisis is het dus dringend tijd om er werk van te maken.

Dit brengt mij tot de volgende vragen. Welke handelingen heeft de Vlaamse Regering, of u sinds uw aantreden, al gesteld om tot de ontdubbeling van de zeesluizen te komen? Waarom laat het akkoord over de financiering zo lang op zich wachten? Wat is hier de oorzaak van? Welke streefdatum hanteert de Vlaamse Regering voor het realiseren van een tweede toegang tot de Waaslandhaven of tot de haven van Zeebrugge of Gent-Terneuzen? Ik neem aan dat men niet langer spreekt van ‘in 2008 met de werken beginnen en in 2012 de werken beëindigen’. Hoe zullen de exploitatiesubsidies die de autonome en gemeentelijke havenbedrijven ontvangen voor het onderhoud en de uitbating van hun zeesluizen, de komende jaren evolueren? Ik stel deze vraag in het licht van de nieuwe ontwikkelingen

waarbij de bouw van een dergelijke haveninfrastructuur niet langer exclusief door de bevoegde overheid gebeurt.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Namens alle Gentenaars sluiten we ons aan bij de bezorgdheden die door de voorgaande sprekers zijn verwoord. We voegen eraan toe dat er morgen een derde bespreking met de Nederlanders zal plaatsvinden in de paritaire commissie die onder leiding van Wivina Demeester is samengesteld. Ik ga er immers van uit dat u voorafgaand aan de belangrijke bespreking van morgen, weinig andere verklaringen zult kunnen afleggen dan die die u al hebt afgelegd op 15 januari 2010 naar aanleiding van het academische moment in de haven van Gent.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Net als over het dossier betreffende het tekort aan vergunde motorcrossterreinen en terreinen voor lawaaierige sporten, wordt over de bouw van de tweede sluis naar de Waaslandhaven al jaren gepraat en gepalaverd, spijtig genoeg met weinig resultaat. Op 17 januari 1994, 16 jaar geleden dus, antwoordde de toenmalige minister Kelchtermans op een schriftelijke vraag van de heer Cordeel het volgende: “Uit het oogpunt van de bedrijfszekerheid, maar vooral uit het oogpunt van de capaciteit, is het noodzakelijk dat tegen het jaar 2000 de nodige voorbereidingen worden getroffen om in een tweede zeesluis te voorzien voor de Waaslandhaven.” En op 16 november 2006 antwoordde de heer Kris Peeters, toen bevoegd voor Openbare Werken, op mijn vraag om uitleg over de bouw van een tweede sluis naar de Waaslandhaven, het volgende: “Mijnheer Huybrechts, u hebt gelijk dat we dit dossier met grote prioriteit moeten aanpakken, ook op de uitdrukkelijke vraag van het Antwerps Havenbedrijf en de milieus die daarin actief zijn. Met een goede voorbereiding en de politieke wil om dit te realiseren ook vanuit deze commissie, is dit project klaar in 2012.”

Mevrouw de minister, ik zou net als de andere collega's, ook graag weten hoever het nu staat met het dossier. Zal de bouw van de tweede sluis naar de Waaslandhaven klaar zijn in 2012, zoals destijds door minister Peeters is beloofd? Of wordt de termijn opnieuw uitgesteld?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: In april 2009 hebben we samen met onder meer de heren Voorhamme, Decaluwe, van den Abeelen, Roegiers en mevrouw Moerman een voorstel van decreet ingediend dat moest zorgen voor de oprichting van de nv Vlaamse Haven, een extern verzelfstandigd agentschap, om de financiering van de havens mogelijk te maken. We waren er ons toen in de Commissie voor Openbare Werken en Mobiliteit terdege van bewust dat de financiering van de havens een belangrijke budgettaire weerslag had en dat we inderdaad van het basisprincipe van 100 percent financiering voor haveninfrastructuur in het Havendecreet moesten afstappen. We hebben toen, ook in april, een interessante hoorzitting gehouden en de stem van de verschillende havens gehoord. Er is toen ook voorgesteld om een financieringspercentage, een responsabilisering van 15 percent ten laste te leggen van de havens. Dat was belangrijk omdat men de geest van het Havendecreet wilde bewaren en ook rekening wilde houden met het principe van level playing fields. Zeker vanuit de haven van Gent, gelet op de bijzondere situatie met Nederland, was er de vraag of daar mogelijk voor Gent van kon worden afgeweken.

Er is al heel wat werk verricht in verband met de oprichting van de nv en het verdere juridische onderzoek. Ook in verband met de btw-recuperatie is er al werk verricht en er is ook nagegaan of de constructie al dan niet neutraal moest zijn. Dat was de eigenlijke opzet, de beleidskeuze die voor deze vorm van alternatieve financiering was gemaakt. Waar ik in geïnteresseerd ben, is of het al dan niet verder onderzoeken welk financieringspercentage zal worden gekozen, een vertraging veroorzaakt voor het verdere verloop van de bouwvraag. Dat is van belang.

Wat dient er nu eigenlijk te worden gefinancierd? Spreken we enkel over de sluisinfrastructuur, of zijn daar ook bijkomende zaken aan verbonden? Voor de haven van Zeebrugge is dat bijvoorbeeld de tram en het wegennet, ook voor de haven van Antwerpen is dat het wegennet. Dat zijn elementen die zeker mee in overweging moeten worden genomen.

Kan er, om tot het subsidiepercentage vanuit de Vlaamse Gemeenschap te komen, niet eerder worden geschrapt bij andere subsidies die vanuit de Vlaamse Gemeenschap aan de havens worden gegeven? Soms bestaat immers de indruk dat er toch nog enige willekeur bestaat op dat vlak.

De voorzitter: Mevrouw Stevens heeft het woord.

Mevrouw Helga Stevens: Voorzitter, minister, collega's, het is heel belangrijk dat er vooruitgang komt in het dossier. Zowel de Gentse als de andere havens wachten op de tweede zeesluis. Als je kijkt naar de ontwikkeling op het vlak van de scheepvaart, denk ik dat men het dossier te lang heeft laten liggen. Het is nodig dat er een besluit wordt genomen, voor Gent, maar ook voor Antwerpen en Zeebrugge.

In dat kader wil ik ook even vragen naar de stand van zaken met betrekking tot de Flanders Port Area. Is die samenwerking nog actief? Zal ze worden voortgezet? Voor het buitenland zijn wij heel klein, en toch zitten wij onderling nog te vechten. We moeten elkaar niet bevechten, we moeten vechten tegen Rotterdam, Hamburg en de Franse havens. Het is belangrijk dat we ons in het buitenland duidelijk als Vlaamse haven proberen te profileren. Daarom zou ik graag weten op welke basis de minister-president zegt dat een Vlaamse haven 50 percent van de kost van de haveninfrastructuur moet betalen. Vroeger heeft de Vlaamse overheid immers altijd de kosten van de basisinfrastructuur betaald. Wat was de reden voor die uitspraak? Kunnen de Vlaamse havens dat bedrag wel betalen? Bovendien kan ook de Vlaamse economie mee profiteren. Ik vind het dan ook een rare gedachtegang.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, u hebt een beter zicht op de zaal dan ik. Zitten er hier West-Vlamingen in de zaal? (*Minister Hilde Crevits steekt de arm in de lucht/Gelach*)

Dan zal ik het maar hebben over de Visartsluis, de bijkomende sluis in Terneuzen en die in het Waasland. De drie havenbesturen zijn destijds allemaal naar hier gekomen met de vraag of de door hen al lang gevraagde sluisinfrastructuur snel kon worden gerealiseerd. Ik ga hier niet de Antwerpenaar uithangen, al doe ik dat anders heel graag. We hebben er in Vlaanderen alle belang bij dat de drie havens krijgen waar ze recht op hebben. In dit concrete dossier wil dat zeggen: bijkomende sluiscapaciteit.

Minister, u hebt in Gent een aantal beloften gedaan aan de haven van Gent. U hebt gezegd dat men u er op het einde van het jaar op mag afrekenen als er ter zake geen concrete stappen zijn gerealiseerd. Uw collega-partijgenoot, de minister-president, heeft hetzelfde gezegd in Antwerpen, op de nieuwjaarsreceptie van de Antwerpse gemeenschap. Er was wel één verschil: hij had dat het jaar voordien ook al gedaan. Wat dat betreft, staan we dus niet veel verder.

Hoe komt dat? We moeten ons dat durven af te vragen. Op het einde van de vorige legislatuur is er een decretaal initiatief genomen door een aantal verdienstelijke parlementsleden, hier aanwezig. Wij hadden er toen echter al op gewezen dat er best uitsluitel zou worden gegeven over de financiering op het moment dat het decretale initiatief werd genomen. De havenbedrijven zijn hier zelf komen aangeven dat zij een sleutel wensten te hanteren die erin zou bestaan dat zij maximaal 15 percent zouden bijdragen. Voor andere havens zou er misschien nog een uitzondering kunnen worden gemaakt in min. Maar zij stelden dat het aan de Vlaamse overheid was om de hoofdverantwoordelijkheid op te nemen.

Ik betreur een beetje dat mijn ex-collega uit het Antwerpse Havenbedrijf, de heer de Kort, zich vandaag afvraagt waarom we dat toen niet hebben gedaan. Ik heb daar toen, op het

moment dat het decreet werd goedgekeurd, het decretale instrument voor aangereikt. Wij hadden een amendement ingediend waarin die verhoudingen en die financieringsregels zouden worden vastgelegd. Helaas heeft heel de meerderheid, ook de heer de Kort, die toen als individueel parlementslid zijn verantwoordelijkheid had kunnen opnemen, tegen gestemd. Ik vrees dat we, zolang we daar geen klaarheid over hebben, nog veel nieuwjaarsrecepties zullen mogen meemaken, minister, waarop u van alles kunt beloven, maar waarmee de havens niets zullen kunnen kopen.

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Voorzitter, minister, ik sluit me volledig aan bij de vraag van de heer De Meyer en zijn pleidooi voor bijkomende zeesluizen voor de Waaslandhaven, de haven van Gent en de haven van Zeebrugge.

Mijnheer van Rouveroy, ik spreek als een gewone Gentenaar en niet als lid van het havenbedrijf. Toch vind ik dit dossier belangrijk voor Gent en de brede omgeving.

Minister, wat is de stand van zaken wat betreft de financiering en de onderhandelingen met Nederland? Ik wil de discussie over het Schipdonkkanaal niet opnieuw openen, maar in Gent en de brede omgeving van Gent worden die twee dossiers wel aan elkaar gekoppeld. Hoe ziet u dat? Heeft de vertraging daarmee te maken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik wil me om te beginnen aansluiten bij wat de heer van Rouveroy heeft gezegd. Elk van de drie dossiers zit op dit ogenblik in volle ontwikkeling. Er beweegt heel wat, mevrouw De Ridder. Ik begrijp u dat u dat wel eens zou willen zien bewegen, maar ik zal straks een aantal praktische punten aanhalen. Ik heb een aantal engagementen opgenomen, onder meer dat het kader zo snel mogelijk moest vastliggen.

Mijnheer Penris, u zegt terecht dat de wijze waarop een en ander wordt gefinancierd, belangrijk is. In de vorige legislatuur is het decreet goedgekeurd. Toen was ons eerste punt om een vennootschap te maken. We wilden tot een ESR-neutrale constructie komen. Ten tweede hebben we gezegd dat de havens absoluut mee moeten financieren. Dat is ook logisch: we ontwikkelen een commerciële activiteit, dus is het heel normaal dat er mee gefinancierd wordt.

Het regeerakkoord heeft die grote principes bevestigd. Het decreet bestaat, de drie sluizen komen erin aan bod. In het regeerakkoord is heel duidelijk gestipuleerd dat er voor elk van de drie een oplossing moet komen, dat er een bijdrage moet zijn en dat de draagkracht daarin een belangrijk signaal is.

Op 9 april 2009 is door de minister-president, die toen bevoegd was voor de havens, een vraag gericht aan het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) met betrekking tot de mogelijke kwalificatie van de nv Vlaamse Havens. Vervolgens zijn daar vragen over gesteld. Ik heb dat overleg dan overgenomen. Op 13 januari is er een nieuw overleg geweest om een gewijzigd voorstel van financieringsstructuur opnieuw te bespreken. Dat was een heel positief gesprek, maar u moet begrijpen dat ik hier niet alle details daarvan kan vertellen. We zitten op dit moment in volle bespreking over hoe we een goede ESR-neutrale structuur kunnen uitwerken. Mevrouw De Ridder, 13 januari is heel recent. We zijn dus volop aan het werken in dit dossier.

Mijnheer Yüksel, de vraag over de koppeling heb ik al een paar maal beantwoord. De drie sluisdossiers zijn heel nadrukkelijk als te realiseren zaken opgesomd in het Vlaamse regeerakkoord. De commissie heeft daar heel veel aandacht aan besteed bij de bespreking van de beleidsnota. Er is ook over gepraat bij de begroting, maar vooral bij de beleidsnota is er heel wat aandacht aan besteed. Ik zie de leden die er toen ook waren. Ik heb steeds gezegd dat het ene dossier het andere niet mag uitsluiten. Ze moeten alle drie kunnen worden gerealiseerd.

We moeten er een financiering voor zoeken en er een financieringsstructuur voor opzetten. Alles hangt natuurlijk samen met alles. Het was zeer boeiend om de Transportraad daarnet te horen uiteenzetten hoe alles samenhangt, maar die sluizen moeten worden gerealiseerd en over het Schipdonkkanaal is nog geen beslissing genomen. Dat dossier staat daar los van.

Mijnheer Penris, ik ben op die nieuwjaarsreceptie, zoals steeds, een aantal engagementen aangegaan, maar ik ben zeer duidelijk geweest: voor mij moet het financiële kader nu toch wel duidelijk worden. U weet dat de bouwvergunning voor de tweede sluis in de Waaslandhaven is ingediend. Dat is medio september van vorig jaar gebeurd. Het ene zorgt niet voor vertraging voor het andere, maar dit is wel ingediend. Dat betekent dat de procedure loopt en ook dat we nu wel zeer vlot tot een dergelijk kader moeten kunnen komen, of op den duur zal het ene wel een effect hebben op het andere. Die bouwaanvraag is ingediend. Deze week is elk van de drie havenbesturen bij mij op bezoek geweest, om concreet te bekijken hoe we tot akkoorden kunnen komen met betrekking tot de financiering en de bouwscenario's.

Wat Antwerpen betreft, is de bouwaanvraag dus ingediend en loopt het overleg. Wat Gent betreft, is er morgen opnieuw een overleg. Mijnheer van Rouveroi, u hebt dat terecht opgemerkt. U kent beter dan wie ook alle heikele punten in dit dossier. Ook daar is er echter een zeer intens contact tussen mezelf en de mensen van de haven, om zo goed mogelijk kort te sluiten. Ten behoeve van de mensen die niet zo vaak deze commissievergaderingen bijwonen: er is ter zake een tijd geleden een advies gekomen van het Stakeholders Advies Forum (SAF). Dat advies stelde dat de beste keuze voor de haven van Gent de diepe zeesluis binnen de contouren was, zodat er geen sprake is van allerlei ruimtelijke bezwaren. Het is van belang dat we ons daaraan houden, en dat alle stappen die nu worden gezet, stappen voorwaarts zijn. Dat betekent dat niet alles opnieuw in vraag wordt gesteld. De maatschappelijke kosten-batenanalyse is gemaakt. We gaan die nu niet opnieuw maken. We moeten de gezette stappen zeker behouden.

De heer de Kort had een vraag over de afbakening. Het gaat over drie dossiers van sluizen en hun toebehoren. Voor Gent en Antwerpen is die afbakening vrij gemakkelijk te maken. Voor Zeebrugge is er het Strategisch Haveninfrastructuurproject (SHIP), waarbij er nog een aantal andere zaken bij het sluisdossier komen. Wat dat betreft, vallen we echter terug op het Havendecreet, dus die afbakening kan vrij gemakkelijk gebeuren.

Ik kan de commissie vandaag niet zeggen wat dit precies zal zijn. Ik kan alleen proberen u ervan te overtuigen dat het overleg plaatsvindt, zowel met de drie havenbesturen als met het INR, wat de ESR-neutraliteit betreft, en met de mensen die bezig zijn met de financierings-systemen. We bekijken met hen hoe we kunnen komen tot een goede oplossing. Ik bevestig nogmaals dat voor mij de drie sluizen complementair zijn. Ze zullen niet noodzakelijk tegelijk worden gerealiseerd. Dat is vrij onmogelijk. Ze zijn complementair in die zin dat we er budgettair voor moeten zorgen dat elk van die dossiers kan worden verwezenlijkt. Elk dossier heeft zijn eigen knelpunten, die moeten worden opgelost, maar we proberen daar op de meest efficiënte manier vooruitgang in te boeken.

Voorzitter, u suggereerde daarnet dat het misschien nuttig zou zijn om de sluisdossiers mee op te nemen in de voortgangsrapportage in de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. Wat mij betreft, is dat oké. De commissie moet daar zelf maar over oordelen. Ik spreek me daar verder niet over uit.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Voorzitter, het antwoord van de minister is op sommige vlakken een beetje sibillijns – en dan druk ik me vrij eufemistisch uit.

Minister, ik begrijp dat de essentie van uw antwoord is dat het dossier loopt, dat er gesprekken worden gevoerd en dat de dossiers gekoppeld zijn. Ik probeer uiteraard te begrijpen wat er gezegd is, wat er niet gezegd is en wat er niet kan worden gezegd. Voorzitter, ik hoop echter dat we hierover te gepasten tijde voort zullen kunnen discussiëren

in deze commissie, voor we opnieuw nieuws vernemen via de media of op nieuwjaars-recepties.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik stel vast dat u niet echt veel van mijn vragen hebt beantwoord. U stelde in uw aanhef dat het logisch is dat sluizen mee worden gefinancierd door de haven. Nogmaals, dat is niet zo logisch. Dat is niet normaal. Dat is een uitzondering die nu wordt gemaakt voor de financiering van die drie sluizen en waarmee de lokale havens akkoord zijn gegaan. Omdat dit voor hen een prioriteit is, hebben ze hun goede wil getoond en zijn ze bereid daar mee geld voor op tafel te leggen. Het is een unicum dat havens mee moeten investeren in wat eigenlijk de basisinfrastructuur en de toegang is tot die havens. Ik hoop dat het een unicum blijft. Ze doen dat vrijwillig, maar het is niet evident.

Verder hebt u verwezen naar een vergadering die vorig jaar in april heeft plaatsgevonden, en vervolgens hebt u een sprong gemaakt naar 13 januari. Het verheugt me dat er een vergadering heeft plaatsgevonden.

Minister Hilde Crevits: Er zijn nog vergaderingen geweest.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik vind dat wel cruciaal. Ik heb gevraagd wat u hebt gedaan. Misschien kunt u een overzicht toevoegen, maar ik interpreteer het zo: er was een vergadering in april, waarna het stil is gebleven, en dan was er een vergadering op 13 januari. Dat is positief, maar we hebben het raden naar wat er ondertussen is gebeurd. Ik ben niet helderziend, dus als u dat niet zegt, weten we dat ook niet.

Minister Hilde Crevits: Ik wou u niet het gevoel geven dat dit alles in de diepvriezer zit. Daarom had ik het over 13 januari.

Mevrouw Annick De Ridder: Het zou tof zijn, mocht u de andere data ook kunnen geven. Dan heb ik het over de zomerdata.

Vorige week hebt u met de diverse havenbesturen rond de tafel gezeten. Een paar dagen nadat de heer De Meyer en ikzelf een vraag hebben ingediend, blijkt alles enigszins in een stroomversnelling te zijn gekomen. Wat me daarbij bijzonder intrigeert, is het INR-advies. Als ik me niet vergis, was dat vroeger negatief. Nu is dat blijkbaar gewijzigd. Kunt u daar wat verduidelijking bij geven? Kunnen we dat inkijken? Wat zijn daar de kernpunten van? Wat houdt het advies precies in?

Dan is er de bouwvergunning van september. U stelt dat we de rest nu wel vlot moeten afhandelen. Dat wijst net op de urgentie. Alle procedures met betrekking tot die bouwvergunning zullen hopelijk hun voortgang vinden, maar dat betekent dat we echt definitief en spoedig een beslissing zullen moeten nemen over die financiering. Anders dreigt heel de timing in het gedrang te komen.

U zegt ook dat elk van de dossiers zijn eigen knelpunten heeft. U gaat niet echt in op de vraag wat nu de knelpunten zijn op dit moment. Ik neem aan dat u zo dadelijk een antwoord zult geven op mijn vraag wat u hebt gedaan sinds uw aantreden. Waarom laat een akkoord over de financiering zo lang op zich wachten? Wat is de oorzaak daarvan? Kunt u daar meer uitleg over geven? Over welke knelpunten gaat het?

Ik heb ook geen antwoord gekregen op de vraag welke streefdatum de Vlaamse Regering hanteert. Ik neem aan dat de oorspronkelijke timing moeilijk kan worden gehandhaafd. Het was immers de bedoeling in 2008 te beginnen. Ik neem aan dat er een nieuwe streefdatum komt. Kunt u daar een antwoord op geven? Ik had ook een vraag over de impact op de exploitatiesubsidies die de autonome en gemeentelijke havenbedrijven momenteel ontvangen voor het onderhoud en de uitbating van de zeesluis tijdens de volgende jaren. Zit daar een evolutie in? Graag had ik een verduidelijking over het INR en de andere vergaderingen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is duidelijk dat u het dossier goed aanpakt en opvolgt. Het is zeker en vast geen eenvoudige aangelegenheid om alles – juridisch, fiscaal, ook de ESR-neutraliteit – af te toetsen. Ik hoor dat het op dit moment op een positieve manier evolueert.

De heer Penris heeft de problematiek op de juiste manier geduid. Bij de bespreking van dat voorstel van decreet hadden we al een uitspraak kunnen doen over de hoogte van het financieringspercentage ten laste van de verschillende havens. De meerderheid heeft dat toen niet gedaan omdat we merkten dat er toen een zoektocht nodig was opdat de Vlaamse Gemeenschap zelf het bedrag dat zij moest opbrengen, effectief zou kunnen behalen.

Minister, ik wil daar toch nog eens op wijzen, ook op de Europese visie met betrekking tot de havenfinanciering. De financiering door Vlaanderen, door het Vlaamse Gewest voor publieke infrastructuur, basisinfrastructuur, maritieme toegang, sluizen is zeer duidelijk. Men vindt ook dat de havens voor de aanleg van commerciële infrastructuur geresponsabiliseerd moeten worden. De subsidiemogelijkheden ten aanzien van de havens kan veeleer op dat vlak worden herbekeken om de subsidiëring ten aanzien van de basisinfrastructuur, de sluizen, effectief te realiseren. Het is in die richting dat de zaak herbekeken kan worden om tot een financieel haalbare oplossing te komen voor de verschillende havens.

Wat ik u nog niet heb horen bevestigen, is dat de spelregels voor de verschillende havens – Zeebrugge en Antwerpen – op eenzelfde manier worden vastgelegd.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, over het verloop van het dossier is al heel wat gezegd, ook in deze commissie. Ik zou kunnen verwijzen naar de Handelingen van de vorige vergaderingen. Ik heb echter besloten om dat niet allemaal te herhalen.

Er is inderdaad een vraag gesteld in verband met het INR en de ESR-neutraliteit. Op 15 juni 2009 heeft het INR een aantal bedenkingen geuit. Op 9 juli was er een overleg met Eurostat. Na juli werden de besprekingen gevoerd om na te gaan hoe we de ESR-neutraliteit kunnen bereiken en over de aandelenstructuur. Op 13 januari is er een nieuw informeel overleg geweest met het INR om te kijken of we op de goede weg zijn, of we met de voorstellen die op tafel liggen, kunnen landen. We hebben een heel positief gesprek gevoerd. Een aantal zaken worden nu nog bekeken. Als we daarmee klaar zijn, wordt de nieuwe formele aanvraag aan het INR gericht. Op dit ogenblik hebben we nog geen formeel antwoord, omdat we nog geen formele vraag hebben gestuurd. Het moet eerst heel duidelijk zijn wat men zal doen. Omdat we hebben gezegd dat we het voor de drie dossiers doen, moet de concrete situatie voor elk van de drie dossiers bekeken worden. Mevrouw De Ridder, dat neemt inderdaad wat tijd in beslag.

U zegt dat ik, na de indiening van de vragen om uitleg, snel snel de vertegenwoordigers van de havens bij me heb geroepen. Dat is wel grappig. Ik begrijp dat ook. Het is aangenaam om het zo te interpreteren. De vergaderingen met de havens liggen echter al een hele tijd vast. Bij mijn aantreden heb ik trouwens zeer uitgebreide gesprekken gevoerd, ook met de vertegenwoordigers van de havens. Ik heb de havens niet alleen bezocht. Zo heeft bijvoorbeeld de heer van Rouveroy de uitleg gegeven in Gent. Daarna zijn de vertegenwoordigers ook twee keer bij mij geweest om daarover verdere besprekingen te voeren. Ik oefen die bevoegdheid nu zowat vijf maanden uit. Dat dossier is heel belangrijk. We moeten er inderdaad voor zorgen dat er geen standstill is. We moeten echter ook de zaken structureel en systematisch aanpakken om te zorgen voor een goede financiering.

Er werd ook gevraagd wat de knelpunten zijn van alle havens. Dat is zeer eenvoudig. In Gent is er een extra partner, namelijk Nederland. Men moet niet alleen een overeenkomst afsluiten tussen het havenbedrijf en Nederland. In Zeebrugge is er een heel groot ruimtelijk plan, het Strategisch HavenInfrastructuurProject (SHIP), dat, zoals de heer de Kort daarnet terecht heeft gezegd, over veel meer gaat dan over de sluis. Daar moet men ook zeer goed nagaan

hoe men de projecten op elkaar zal afstemmen. In Antwerpen is het sluisproject zeer goed gedefinieerd, is de bouwaanvraag ingediend. Men moet echter ook een akkoord afsluiten over de afbakening en de financieringsinbreng.

Mevrouw De Ridder, u had inderdaad nog een vraag gesteld over die exploitatiesubsidie. Ik heb daarop niet geantwoord. Het antwoord dat ik bij heb, gaat over hoe die bij de reguliere onderhoudswerken zal evolueren. Toen ik u hoorde, dacht ik dat u bedoelde hoe dat later zal gebeuren als die nieuwe sluizen gebouwd zijn. Daar kan ik nu geen antwoord op geven. We moeten immers rekening houden met ESR, met de manier waarop men zal afbetalen. Ik heb het antwoord niet voorgelezen. Ik heb immers een overzicht bij me over hoe de baggerkredieten zullen evolueren, omdat de exploitatiesubsidies daar hoofdzakelijk uit bestaan. Dat is ook de reden waarom ik geen punctuele bedragen heb gegeven bij die vraag. Ik denk dat mijn interpretatie ten aanzien van uw vraag correct was. Die zaak zal met de hele financiering bekeken worden.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik dank u voor uw bijkomende verduidelijking. Uiteraard zijn die drie dossiers totaal verschillend. In Gent is de financiering voor de sluis niet te vergelijken met de andere twee dossiers. Elk dossier heeft zijn eigen knelpunten.

Ik heb nog een aantal punten, onder andere over de exploitatiesubsidies. De situatie is anders als men de sluizen zelf voor een deel moet financieren na de subsidies voor het onderhoud, dan indien men de sluizen volledig financiert via een hogere overheid. Ik wil ook nog de Antwerpse positie benadrukken in verband met het belang van het level playing field. Op aandringen van de heer de Kort hebt u daarnet gezegd dat dat substantieel en cruciaal is, zeker ten aanzien van Brugge.

Mijn laatste opmerking gaat over de koppeling met de commissie Versnelling van het parlement. Dat lijkt me niet wenselijk. De duur van die commissie is zeer beperkt in de tijd. Over drie à vier weken moet ze haar werkzaamheden afronden. Het lijkt me evident dat de zaak in deze commissie aan bod komt.

De voorzitter: In de commissie Financiën is er een soort rapportage. Op ons verzoek heeft de regering dat tijdens de vorige legislatuur in gang gezet. Maar maak u niet ongerust. U kunt altijd zinvolle vragen om uitleg blijven indienen. Het is niet omdat er een rapportage is dat u geen vragen meer kunt stellen.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het toelaten van elektrische wagens op busbanen

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de uitbreiding van het gebruik van vrije busbanen

De voorzitter: Collega's, omdat een schriftelijke vraag niet binnen de gestelde termijn werd beantwoord, heeft mevrouw De Ridder gevraagd om ze om te zetten tot een vraag om uitleg. Volgens het reglement moet ik dat doen. Ik wil u wel zeggen dat de vraag van mevrouw De Ridder inmiddels werd beantwoord door de minister naar aanleiding van de bespreking van de beleidsnota. Omdat de vraag van mevrouw De Ridder werd omgezet, heb ik ook de vraag van de heer Watteeuw, die ik aanvankelijk had afgewezen, geagendeerd.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik kan enkel vragen of er ondertussen nog bijkomend overleg heeft plaatsgevonden. Dat zou een nieuw element zijn.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

De heer Filip Watteeuw: Ik ben mevrouw De Ridder eeuwig dankbaar omdat mijn vraag is geagendeerd. Nu ja.

Naar aanleiding van de bespreking van de beleidsnota hadden we al een discussie over het eventueel toelaten van elektrische auto's op busbanen. Minister, u hebt daar toen uitvoerig op geantwoord. Ik had de indruk dat u het wat open liet. U zag mogelijkheden en bezwaren.

Ik heb mijn vraag ingediend omdat ik verbaasd was toen minister Lieten in haar enthousiasme om de elektrische auto te promoten – opeens blijkt de elektrische auto het grote wondermiddel – met grote stelligheid het toelaten van elektrische auto's op busbanen poneerde als een van de maatregelen die we nodig hebben. Dat lijkt me in tegenspraak met wat u hier stelde.

De bezwaren zijn nog steeds aanwezig. Hoe controleren we dat? Zelfs een klein aantal elektrische auto's kan de doorstroming van het openbaar vervoer belemmeren, en die doorstroming is net essentieel. Wat als er een te groot aantal elektrische auto's op die busbanen terechtkomt?

Minister, wat is uw standpunt ten aanzien van wat minister Lieten zegt? In hoeverre past dit voorstel in uw visie op de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Heeft er nog verder overleg plaatsgevonden met het federale niveau? U weet dat voor ons het verhaal ruimer is dan een milieuvriendelijke of een elektrische wagen, maar ook gaat over moto's, brommers, private autocars en niet-dringend ziekenvervoer.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: De heer Watteeuw verwijst uitdrukkelijk naar uitspraken van minister Lieten. Minister Crevits heeft de meeste antwoorden al gegeven bij de bespreking van de beleidsbrief.

De uitspraken van minister Lieten zijn, zoals ik heb begrepen, te plaatsen binnen het project van de proeftuin. Daar is gezegd dat men alle mogelijkheden wil aangrijpen om te zien wat positieve en wat negatieve effecten heeft. Wat minister Lieten betreft, kan in het proefproject geprobeerd worden om de elektrische wagen ook gebruik te laten maken van die vrije busbaan. We zullen nadien zien wat het oplevert. Het is belangrijk om de uitspraken van minister Lieten te lezen en te interpreteren.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Er wordt hier al eens gediscussieerd over lege bussen, maar soms zijn er ook lege busbanen. Naar aanleiding van de bespreking van de beleidsnota heb ik daarover ook al iets gezegd. Hier en daar rijden er net iets te weinig bussen om die busbanen maatschappelijk aanvaard te maken. Dat is in deze commissie wel een discussie waard.

Of het een ideaal idee is om de elektrische wagen daarop te laten rijden, weet ik niet. Hoe zie je het verschil tussen een elektrische wagen en een andere? We kennen onszelf, de Belg of de Vlaming: op den duur rijdt iedereen op die busbanen. De busbanen moeten hun oorspronkelijk nut blijven hebben voor de bussen en eventueel het collectieve vervoer. In andere landen, ik geloof in de VS, mag een wagen met meerdere personen erin ook gebruik maken van de busbanen. Maar dan begint men er poppen in te stoppen en zo. Er moet duidelijkheid komen. Het is aan de ministers om met de federale collega te overleggen. Uiteindelijk zijn we er, denk ik, zelfs niet voor bevoegd. Misbruiken moeten we trachten te voorkomen.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, we moeten die lege busbanen inderdaad opvullen. Maar in verband met de elektrische wagen moeten we toch kijken naar de finaliteit: het collectief vervoer en de zwakke weggebruikers. Het openstellen van de busbanen voor elektrische wagens staat daar haaks op. Men gaat op die manier een vervoermiddel promoten waar men alleen gebruik van maakt. Men wil de autocar niet toelaten, maar de elektrische wagen wel. Daar heb ik mijn vragen bij. Er wordt gesuggereerd om de elektrische wagen maar tijdelijk toe te laten. Als er te veel komen, stoppen we ermee. Dan zitten we in problemen van rechtszekerheid en van controle.

Ik stel me vragen bij de combinatie van de zwakke weggebruiker en de elektrische wagen op die strook. Ten eerste zit de zwakke weggebruiker dan weer tussen het drukke verkeer. Ten tweede zijn dat stille wagens. Dat lijkt me een gevaarlijke mix.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, minister, de problematiek van de vrije busbanen is een oud zeer. Op sommige plaatsen wordt een van de drie banen vrijgehouden voor De Lijn. Dat is nog altijd 33 percent. Op andere plaatsen, meer zelfs, zijn er slechts twee banen waarvan één baan of 50 percent enkel door De Lijn gebruikt kan worden. De vrije busbanen worden zeker niet optimaal gebruikt. Daarmee gaan de meeste collega's akkoord.

Minister, destijds heeft de heer Van Gaever voorgesteld om personenwagens met drie of meer passagiers – momenteel nog altijd maar 3 tot 4 percent van de personenwagens – op die vrije busbanen toe te laten. Destijds werd geopperd: hoe gaan we dat controleren? Maar in andere staten, zoals bepaalde staten in de VS, kan het wel worden gecontroleerd. Waarom zou dat dan hier niet kunnen? Deze problematiek geldt overigens evengoed voor de elektrische wagens.

Minister, personenwagens met drie tot vier personen erin toelaten kan een nuttig instrument zijn. We doen aan carpoolen dan, om het in mooi Nederlands te zeggen. Het zou een gedeeltelijke oplossing kunnen zijn voor het fileprobleem. Wat denkt u van deze analyse? Bent u bereid om dit voorstel te onderzoeken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Hierover hebben we in een vorige commissie al een uitgebreid gesprek gevoerd. Om een extra insteek te geven en omdat het me nuttig lijkt dat we ervoor zorgen dat een vrije busbaan als busbaan gebruikt kan worden, geef ik het kader. Ik ben niet bevoegd om daar iedereen zomaar op toe te laten. Er is federaal een ontwerp van een nieuw verkeersreglement dat de verkeerswetgeving wil vereenvoudigen. Men stelt voor om het onderscheid tussen een busstrook en een bijzondere overrijdbare bedding (BOB) af te schaffen. Alles zou BOB worden.

Wie wordt volgens het ontwerp op een BOB toegelaten? Naast de voertuigen van de geregelde diensten voor gemeenschappelijk vervoer, de gewone bussen dus, zouden ook taxi's, fietsers, leerlingenvervoer en woon-werkverkeer toegelaten zijn, op voorwaarde dat dat wordt aangeduid op de signalisatie. Wat waar toegelaten is, daar zijn wij dan weer voor bevoegd. Daarvoor staat er dus altijd een verkeersbord.

Op 6 maart 2009 heeft de vorige Vlaamse Regering een advies uitgebracht. Op één punt is het advies negatief, namelijk met betrekking tot de vraag ook bromfietzers en motorrijders toe te laten. De reden is heel eenvoudig. Uit de ongeval- en kwetsbaarheidsstatistieken blijkt dat er een aantal belangrijke problemen zijn. Het zou niet opportuun zijn dit toe te laten.

Dit advies is overgemaakt. We moeten wachten in welke richting de regelgeving definitief zal evolueren. Er zijn vragen gesteld over het gebruik door autocars bestemd voor woon-werkverkeer en voor toerisme. Die discussie is aan de gang. We proberen al die vragen te bundelen. We wachten de definitieve wijziging van het verkeersreglement af. Daarna zullen

we kijken wat we kunnen toelaten. Dit debat zal de komende maanden zeker nog een vervolg krijgen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Als ik het goed heb begrepen, mag ik uit het antwoord van de minister besluiten dat de Vlaamse Regering de lege busbanen vooral met, naast taxi's en fietsers, bussen wil opvullen. De Vlaamse Regering zal geen elektrische auto's toelaten op wat nu nog vrije busbanen wordt genoemd. Ik vind dit een goed advies van de Vlaamse Regering.

Minister Hilde Crevits: Ik kan begrijpen dat de heer Watteeuw mijn antwoord op die manier wil interpreteren. De toegelaten categorieën omvatten het woon-werkverkeer, het leerlingenvervoer, taxi's en fietsers. Er is nog wat ruimte. Als het ontwerp van een nieuw verkeersreglement er is, moeten we onze borden aanpassen en moeten we kiezen wie we op welk ogenblik toelaten. Die discussie moet op dat moment worden gevoerd.

Momenteel inventariseren we al de vragen. De elektrische voertuigen, carpooling en toeristische autocars behoren tot de suggesties. Er zijn heel wat vragen om het gebruik te regelen. Mij lijkt het fout in schuifjes te redeneren. We hoeven nu nog niet te zeggen wat wel of niet mag: we moeten dat in zijn geheel bekijken. We moeten rekening houden met de nieuwe reglementering. Het gaat trouwens over veel meer beddingen dan enkel de busbanen.

Dit is de stand van zaken. Ik wil nu geen definitief oordeel vellen. De heer Roegiers heeft al toegelicht binnen welk kader de uitspraak is gedaan. De Vlaamse Regering houdt zich aan de regels. Indien de regels veranderen, zullen we dat in zijn geheel bekijken.

De heer Filip Watteeuw: Ik had het blijkbaar verkeerd begrepen. Het gaat blijkbaar om het brede gamma aan woon-werkverkeer en niet enkel om bussen of bedrijfsbussen. Al het andere woon-werkverkeer hoort er ook bij.

Minister Hilde Crevits: Daar hoort veel bij. We moeten natuurlijk een kritische kanttekening maken. Ik krijg het verwijt te defensief op te treden. We moeten de regels echter kunnen handhaven. We moeten ervoor zorgen dat de bussen nog kunnen rijden. Nu hebben we lege busstroken. Als we die helemaal volsteken, hebben ze geen zin meer. Dat is de balans.

Ik probeer hier niet in herhaling te vallen. De argumenten zijn vorige keer al aan bod gekomen. We hebben vorige keer nog niet gezegd dat er een nieuw verkeersreglement komt. Dat is de reden waarom ik mijn antwoord op deze manier heb opgebouwd.

De heer Filip Watteeuw: Ik denk dat we er in de eerste plaats voor moeten zorgen dat de doorstroming van het openbaar vervoer op geen enkele manier wordt belemmerd of vertraagd. Dat kunnen we ons niet permitteren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Jan Penris treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de verdere timing en planning van de baggerwerken op Nederlands grondgebied in het kader van de uitvoering van de Scheldeverdieping

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, op 13 januari 2010 heeft de Nederlandse Raad van State de beroepen tegen het tracébesluit en de vergunningen voor de uitvoering van de verdiepingswerken aan de Westerschelde ongegrond verklaard. Hiermee is natuurlijk de weg

vrij voor de start van de werken in Nederland. In Vlaanderen is de Scheldeverdieping al op 21 december 2007 van start gegaan.

Met het arrest van de Nederlandse Raad van State is een nieuwe cruciale stap gezet in de integrale uitvoering van de Scheldeverdragen. Deze vier verdragen tussen Vlaanderen en Nederland over een gezamenlijk nautisch beheer, waarin ook de Scheldeverdieping is verankerd, zijn al in 2005 ondertekend. Midden 2008 heeft de Nederlandse Eerste Kamer ze geratificeerd. De Nederlandse Tweede Kamer had dat eind 2007 al gedaan.

Begin december 2009 heeft de Vogelbescherming Nederland haar bezwaren in verband met het natuurherstel in het estuarium van de Schelde laten vallen. Zij heeft van een juridische procedure bij de Raad van State afgezien. Het protest van deze vereniging heeft de Nederlandse Raad van State er in juli 2009 nochtans toe gebracht de Scheldeverdieping tegen te houden.

Er waren echter nog andere klachten, waaronder de klacht van de Belgische eigenaar van de Hedwigepolder. Die klachten zijn nu ten gronde behandeld en ongegrond verklaard. Hiermee is het licht voor de Scheldeverdieping op groen gezet. De baggerwerken op Nederlands grondgebied kunnen effectief van start gaan.

Tijdens de besprekingen in de Commissie Versnelling Maatschappelijke Belangrijke Investeringsprojecten zijn we op de Crisis- en Herstelwet ingegaan. Die wet wordt in Nederland effectief toegepast. Mijns inziens zou die wet ook met betrekking tot andere, momenteel achterwege blijvende, projecten uit de ontwikkelingsschets en uit de Scheldeverdragen kunnen worden toegepast. Op die manier zouden een aantal projecten versneld kunnen worden uitgevoerd en zou de vertraging die de Nederlanders omwille van hun besluitvorming hebben veroorzaakt met betrekking tot een aantal projecten in een versnelling kunnen worden omgezet.

Concreet gaat het om de voorziene rijksinpassings-, onteigenings- en uitvoeringsbesluiten voor de Hedwigepolder en voor het Zwin en om de provinciale inpassings- en uitvoeringsbesluiten voor een aantal projecten in het middengebied, waaronder Waterdunen. Hiervoor zou een beroep kunnen worden gedaan voor een aantal maatregelen uit de Crisis- en Herstelwet.

Minister, welke concrete stappen moet de Nederlandse regering in verband met de onteigening van de Hedwigepolder nog zetten? Welke beslissingen moeten daarvoor nog worden genomen? Welke concrete stappen moeten nog worden gezet vooraleer de baggerwerken op Nederlands grondgebied effectief van start kunnen gaan? Wat is de timing die momenteel voor het verdere verloop van de baggerwerken wordt vooropgesteld? Wanneer zullen de werken op Nederlands grondgebied van start gaan? Kan uw administratie onderzoeken of de Crisis- en Herstelwet, die de Nederlandse Kamer allicht in maart 2010 zal goedkeuren, effectief op een aantal werkzaamheden op Nederlands grondgebied kan worden toegepast?

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, tijdens de begrotingsbesprekingen is verklaard dat het gereserveerde geld door het gebruik van begrotingsruitsers nog steeds beschikbaar is. Uit krantenberichten en opmerkingen van de Sociaal-Economische Raad van Vlaanderen (SERV) blijkt dat dit wordt tegengesproken. Er is dan sprake van ondoorzichtigheid. Bovendien zou er niet voldoende geld zijn om de baggerwerken dit jaar uit te voeren. De bedragen verschillen trouwens. Soms gaat het om 200 miljoen euro en soms gaat het om 100 miljoen euro. Hoeveel zal het kosten? Hoeveel zullen de bijkomende jaarlijkse onderhoudskosten bedragen?

De eigenaar van die gronden is niet van plan zomaar te verkopen. Zijn raadsheer heeft in De Standaard laten optekenen dat een ontpoldering niet eens nodig is. Dit druist in tegen het standpunt van de Nederlandse autoriteiten. Wat zal nu concreet gebeuren?

Misschien moeten we vooruitziend zijn. We zijn blij dat er schot in de zaak komt en dat de derde verdieping van start kan gaan. Misschien moeten we nu al naar de vierde verdieping kijken. Dat is misschien wat voorbarig, maar we hebben al veel tijd verloren. Het is nog niet meteen aan de orde, maar we kunnen op de zaken anticiperen. Als het nodig wordt, kunnen we dan de nodige stappen zetten.

De openbare aanbesteding voor de baggerwerken dateert al van juli 2007. De Tijdelijke Vereniging Zeeschelde zal de werken uitvoeren. Kloppen die ramingen nog? Kloppen de voorwaarden nog? Moet er geen nieuwe openbare aanbesteding komen? Zal dit niet tot nieuwe vertragingen leiden?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, ik sluit me graag aan bij de vraag over de timing. Momenteel doen allerlei uitspraken over de timing de ronde. Wij hebben zelf altijd gedacht dat die baggerwerken op zes maanden zouden kunnen zijn afgerond. In Nederland spreekt men van anderhalf jaar. Dat wil zeggen dat als men in februari zou starten – wat u hebt aangekondigd en daar zijn we uiteraard al heel tevreden mee –, we nog anderhalf jaar bezig zijn. Dat betekent dat we anderhalf jaar vertraging oplopen ten aanzien van de timing die in de verdragen is vastgelegd.

Wat de toekomst ons brengt, weten we niet. Wat de evolutie van de scheepvaart is en van de schepen die zullen worden gebouwd, weten we niet. Ik wil de collega's er wel aan herinneren dat onze historische rechten daarop duidelijk zijn. We hebben de Slotakte uit 1815 en het Scheidingsverdrag van 1839. In al die teksten staat zwart op wit dat Vlaanderen, en Antwerpen in het bijzonder, het recht heeft op de toegankelijkheid van zijn grondgebied via grote scheepvaartassen maar ook andere mobiliteitsassen zoals de IJzeren Rijn en de Schelde op zich. Dat staat naar mijn mening voldoende historisch verankerd om de toekomst open te houden.

De heer Jan Penris: Ten gerieve van de collega's die het woord timing in de mond hebben genomen, wil ik meedelen dat er een mooi Nederlands equivalent voor bestaat: tijdspad.

Wat de verdragen betreft, heeft mevrouw De Ridder groot gelijk. Ik ben blij dat ze vandaag een groot aanhanger is geworden van ons beider leermeester, Leo baron Delwaide, die zich beriep op Hugo de Groot, alias Grotius, en die vandaag in dezen het gelijk haalt dat wij allen al lang hebben bepleit.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De Nederlandse regering is momenteel opnieuw in onderhandeling met de eigenaar van de Hedwigepolder om alsnog de aankoop op vrijwillige basis te kunnen realiseren. Als de eigenaar hier niet op ingaat, zal de onteigeningsprocedure in gang moeten worden gezet. Parallel daaraan wordt het nemen van een Rijksinpassingsbesluit voorbereid waarin wordt vastgelegd dat de Hedwigepolder ontpolderd wordt. Dat besluit wordt binnenkort gepubliceerd. Dat wat de ontpoldering betreft.

Wat de baggerwerken betreft, weet u dat daar een hele procedure voor is afgesproken. Zodra het arrest van de Raad van State er is gekomen, moet je wel de werken bestellen bij de aannemer. Als je dat niet doet, dan begint de procedure om die werken te starten niet te lopen. Ik heb de dag zelf opdracht gegeven. De aannemer werd op 14 januari 2010 formeel verzocht om zijn materieel ter beschikking te stellen. Contractueel is de aannemer gebonden om binnen 42 kalenderdagen te starten, dat is ongeveer zes weken. Daarom heb ik mijn timing om te starten ook gezet op uiterlijk 1 maart. Als dat vroeger kan, zal dat vroeger gebeuren.

Er zijn een aantal specifieke voorwaarden opgenomen in de vergunningen waardoor er speciale technieken toegepast moeten worden om de baggerspecie terug te storten. De baggerspecie moet worden teruggeplaatst aan de plaattranden om de potentiële natuurwaarden te creëren. Deze terugplaatsing moet gebeuren met heel speciaal materieel, namelijk een

sproeiponton. Hoe doet men dat? De traditionele baggerschepen, de sleephopperzuigers, worden via een drijvende leiding gekoppeld aan de sproeiponton die de baggerspecie gelijkmatig en met hoge precisie neerlegt in het water. Die techniek wordt niet courant aangewend bij dagelijkse baggerwerken, omdat die sproeiponton op maat besteld moet worden. Het is een heksentoer om dat allemaal klaar te krijgen.

Daarnaast moet er een aantal administratieve procedures vervuld worden in Nederland. Wij moeten de werken aanmelden in Nederland in het kader van het Bodem Besluit Kwaliteit (BBK) minstens vijf dagen voor de start van de werken. Zoals ook voorzien in de vergunningen moeten er tevens op voorhand besprekingen gebeuren met Rijkswaterstaat om een concrete planning van de werken voor te leggen. Op 23 november 2009 en 12 januari 2010 werd de aanvangstrategie besproken en alle andere stappen ondernomen. Men wist dat die uitspraak van de Raad van State er zou komen. Men heeft ondertussen niet gewacht om over de praktische zaken te spreken, om voorbereid te zijn als de uitspraak gunstig zou zijn.

Tot slot moeten er ook praktische afspraken gemaakt worden en toestemming verkregen op het terrein, zoals toestemming om met de tuigen te werken, een melding aan vaarweggebruiker. Daarvoor is alles in gereedheid gebracht.

Collega's, zeker voor het einde van de maand zal kunnen worden gestart. Ik hoop op heel korte termijn de precieze datum te kunnen melden, maar daarover loopt op dit ogenblik overleg. Mevrouw De Ridder, de planning voorziet in ongeveer anderhalf jaar in plaats van twee jaar om de Westerschelde op Nederlands grondgebied op de afgesproken diepte te brengen. Ook daarover verloopt op dit ogenblik een overleg omdat de technieken ondertussen zijn veranderd. Het enige wat telt, is dat er geen schade mag worden aangebracht. Men kijkt of dat op een snellere manier kan gebeuren. Ook wat dat betreft, is Nederland bijzonder constructief. De kogel is nu door de kerk, en het is van belang dat de verdragen op een correcte wijze kunnen worden uitgevoerd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor de verduidelijking over wanneer de baggerwerkzaamheden effectief van start kunnen gaan en dat u dat op een goede manier zult opvolgen. Ik heb aanvullend nog verwezen naar de Crisis- en Herstelwet. U hebt daar vandaag niet op geantwoord, en ik neem u dat ook niet kwalijk. Ik denk dat het nuttig is om dat door de Vlaamse administratie te laten onderzoeken. Die toepassing zou mijns inziens toelaten om de bestuurlijke samenhang en de evenwichten uit de ontwikkelingsgids en de verdragen beter te kunnen waarborgen. Ik denk dat het van belang kan zijn, omdat we dan de aanslepende discussie over de ontpoldering kunnen beperken en op die manier het proces kunnen vooruithelpen.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Wit, toen u vroeg naar de vierde verdieping dacht ik aan wat er is gebeurd bij de start van de huidige verdiepingswerken op Vlaamse bodem. Toen zei de minister-president tegen de verzamelde pers die op een hogere verdieping mocht plaatsnemen om mooie foto's te nemen: "Nu op naar de vierde verdieping!" De Nederlandse pers schrok zich een hoedje, want ze dacht dat het over de vierde Scheldeverdieping ging.

Nu is het van belang dat alle contractuele afspraken die zijn gemaakt voor de derde Scheldeverdieping, correct worden nageleefd. Dat neemt niet weg dat het altijd goed is om naar de toekomst te kijken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

– *De heer Dirk de Kort, ondervoorzitter, treedt als waarnemend voorzitter op.*

■

Vraag om uitleg van de heer Robrecht Bothuyne tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van de interregionale lijnen van de TEC

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Mijn vraag om uitleg handelt over iets dat enkele weken geleden in de media was, namelijk de stopzetting van enkele interregionale lijnen door de Waalse vervoersmaatschappij Transport en Commun (TEC).

Nog maar een goed jaar geleden kondigde de TEC met veel vreugde de opening aan van drie nieuwe buslijnen vanuit Henegouwen richting Kortrijk en Oudenaarde. Waals minister-president Demotte hechtte toen veel belang aan dit initiatief, dat uitvoering gaf aan afspraken op de interregionale banenconferentie tussen de gewesten enkele maanden daarvoor.

Deze nieuwe interregionale lijnen dienden om de intergewestelijke mobiliteit van werknemers te bevorderen. In die beginfase waren communicatieproblemen de oorzaak van de bitter weinig gebruikers van deze lijnen, maar er was goede hoop dat het toch een succes zou worden. Helaas, op 5 januari 2010 deelde de TEC mee dat ze stopt met een aantal interregionale lijnen tussen Henegouwen en Vlaanderen. Gemiddeld was er blijkbaar slechts één reiziger voor de lijn Moeskroen-Kortrijk en waren er veertien gebruikers voor de lijn Aat-Oudenaarde. De exploitatiekost per reiziger was te groot. Omwille van dat povere succes besliste de Waalse regering om de dotatie voor het project stop te zetten.

Minister, werd er overleg gepleegd met u of uw diensten over deze stopzetting? In welke mate werden u of de Vlaamse Regering betrokken bij deze beslissing? In welke mate werden FOREM, de VDAB, De Lijn en de sociale partners die aan de grondslag lagen van de banenconferentie, betrokken bij de evaluatie van deze initiatieven en bij de beslissing om een en ander stop te zetten?

Minister, de weinige reizigers op de betrokken lijnen geven aan dat er iets schort aan de marketing en de communicatie in dit initiatief. Welke communicatie-initiatieven werden getroffen om de betrokken lijnen bekend te maken bij de potentiële gebruikers? Wat is de evaluatie van De Lijn in deze kwestie?

De interregionale mobiliteit bevorderen blijft een belangrijke doelstelling van ons werkgelegenheidsbeleid. Zeker als straks de economie opnieuw aantrekt, zullen veel van onze bedrijven schreeuwen om werknemers, ook uit Brussel en Wallonië. Wat kunt u ondernemen om de interregionale lijnen tussen de gewesten open te houden of minstens het interregionaal verkeer te bevorderen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er werd geen overleg gepleegd met mij over deze stopzetting. De Vlaamse Regering werd niet betrokken bij deze beslissing. Minister Muyters heeft dit ook bevestigd tijdens de vergadering van de commissie Economie van 14 januari 2010. Het inleggen van buslijnen is slechts een aspect van het interregionaal banenplan dat tijdens die conferentie is opgesteld.

Op de banenconferentie van 14 juli 2008 werd voorgesteld om verder samen te werken aan interregionale mobiliteit. Samen met mijn functioneel bevoegde collega's zal ik dit initiatief evalueren. We zullen nagaan wat we in de steigers hebben gezet, wat er goed loopt en wat minder goed. Het is jammer, dit was niet gepland, het contact moest niet gebeuren, maar het is wat pijnlijk als we dit moeten lezen in de krant.

Er zal ook een evaluatie gebeuren over hoe er is gecommuniceerd, over wat er fout is gelopen, hoe we dat kunnen stimuleren en hoe we in de toekomst beter kunnen overleggen. Het is niet opportuun om vandaag al te evalueren. Dat gebeurt het best met de drie vervoermaatschappijen, want het is de bedoeling dat we in de toekomst goed blijven samenwerken.

Inzake de interregionale mobiliteit zijn er wel enkele zaken die goed lopen. Ik denk aan initiatieven die de voorbije twee jaar werden genomen in START. Er werden dertien nieuwe buslijnen opgestart in de regio rond de luchthaven van Zaventem. Ook de werkgevers zijn bijzonder tevreden over de manier waarop dat loopt.

Op 22 januari heb ik in samenwerking met minister Brussels Grouwels de start van de nachtlijn Anderlecht-Zaventem aangekondigd. De nieuwe nachtlijn komt als aanvulling op de dertien bestaande buslijnen. Tussen de MIVB, De Lijn, het Vlaamse Gewest en het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest komt er ook een structureel overleg over de integratie en organisatie van het interregionaal vervoersaanbod, te beginnen met een integratie van lijn 620 in het bestaande aanbod.

Het is heel nuttig dat de evaluatie er komt tussen de drie vervoermaatschappijen. Ook aan Vlaamse kant zijn er enkele initiatieven. Ook De Lijn West-Vlaanderen heeft proefprojecten voorbereid voor de verbinding Doornik-Kortrijk, om de tewerkstellingsgebieden rond Kortrijk te bedienen. Er wordt daar een engagement van de bedrijfswereld gevraagd om ervoor te zorgen dat dat aantrekt, maar ook dat moet worden geëvalueerd. Dat heeft een aantal knelpunten aan het licht gebracht.

Het is goed dat we die zaken bekijken. De oproep aan bedrijven kende heel weinig respons. We moeten echt nagaan wat de meerwaarde en het nut is. Hoe communiceren we met elkaar als we bepaalde zaken afschaffen? Ook dat is een pijnpunt dat we moeten oplossen.

De voorzitter: De heer Bothuyne heeft het woord.

De heer Robrecht Bothuyne: Ik heb enkel nog een vraag over de timing die wordt vooropgesteld voor de evaluatie en het overleg.

Minister Hilde Crevits: Dat zal zo snel mogelijk gebeuren, maar ik kan geen concrete datum meedelen. Ik zal dat navragen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Koen Van den Heuvel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het actieplan veilig vrachtverkeer

De voorzitter: De heer Van den Heuvel heeft woord.

De heer Koen Van den Heuvel: Tijdens de vorige legislatuur heb ik verschillende vragen gesteld over het proberen inperken van sluiptverkeer, in het bijzonder van vrachtverkeer.

Het gps-gebruik geeft soms aanleiding tot ongewenste situaties. Als de snelste route wordt ingetikt, bulderen vrachtwagens soms dwars door dorpskernen en maken ze school-omgevingen onveilig. We herinneren ons allemaal beelden van vrachtwagens die hun gps volgen, zichzelf vastrijden in kleine steegjes in dorps- of stadscentra, of zelfs op heel smalle, landelijke weggetjes.

Het vrachtverkeer is mijn eerste bekommernis. Voormalig minister Van Brempt heeft in 2008 een actieplan veilig vrachtverkeer voorgesteld. Daarvoor had zij ook een klein budget uitgetrokken. Dat actieplan hield een twaalfstal maatregelen in, van extra controles op overlading tot aanpassen van infrastructuur om het aantal dodehoekongevallen te verminderen. Andere maatregelen waren betere ongevalanalyses doen, en een kwalitatief vrachtwagenennetwerk uitbouwen. Dit is heel belangrijk.

Toenmalig minister Van Brempt heeft toen gezegd dat het haar ambitie was om eerst verkeersbordendatabanken te maken. Dat is volop bezig. Die wagentjes hebben de voorbije maanden en jaren volop rondgereden in alle Vlaamse gemeenten om de verkeersborden-databank te vullen. Toen werd in dat actieplan ook aangekondigd dat tegen 2010

navigatiesystemen over een vrachtwagenmodule zouden moeten beschikken, waardoor vrachtwagens langs de juiste routes worden geleid. Om dat netwerk mogelijk te maken, werd een budget uitgetrokken.

Minister, hoever staat het daarmee? Enkele maanden geleden hebben we in de krant gelezen dat naast het investeren in wegen ook nieuwe investeringen in software mogelijk moeten zijn, om zo navigatiesystemen te herbekijken en te verfijnen, zodat we kunnen vermijden dat het doorgaand verkeer door dorpskernen of schoolomgevingen dondert.

Minister, hoever staat het met de realisatie van dat kwalitatief netwerk voor doorgaand vrachtverkeer? Is dat bijna afgewerkt? Wat is de planning voor de komende maanden? Er is een engagement voor 2010, en zover zijn we nu.

Hoe ver staat het met de navigatiemodule voor vrachtwagens? Is die beschikbaar? Zo ja, hoe wordt ze dan ter beschikking gesteld? Zo nee, hoe ver staat het met dit project?

Het actieplan is twee jaar geleden voorgesteld. Het is er gekomen in overleg met de transportsector, de vakbonden en met de beroepsfederatie. Hoe staat u tegenover zo'n rondetafel? Bent u van plan om op dat vlak opnieuw een aantal stappen voorwaarts te zetten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, het kwalitatief netwerk voor doorgaand vrachtverkeer is nog niet volledig gerealiseerd, en er is nog geen aparte navigatiemodule voor vrachtwagens beschikbaar.

Er zijn een aantal partijen betrokken bij de opbouw van een navigatiemodule voor vrachtwagens. Naast de Vlaamse overheid zijn dat de transportsector, de operatoren, de producenten van navigatiesystemen en de kaartenmakers.

Bij de bouw van deze vrachtwagenmodule kan de Vlaamse overheid vanuit de verkeersbordendatabank instaan voor het aanleveren van data waarmee een dergelijke module kan worden gevoed. Ik heb al vaak gezegd dat de verkeersbordendatabank fantastisch materiaal biedt. De databank kan voor een vrachtroutenetwerk op een schitterende manier worden gebruikt.

De kaartenmakers en de producenten van navigatiesystemen moeten de basisgegevens uit de verkeersbordendatabank effectief gebruiken en aanvaarden. Je zou in een volgende stap perfect het gebruik van deze en daaraan gerelateerde gegevens in de routing kunnen verwerken: bijvoorbeeld de zones 30, een schoolomgeving of bebouwde kommen.

Op deze manier willen we de stap zetten naar een vrachtroutenetwerk. Volgens de planning zal in de helft van dit jaar de verkeersbordendatabank volledig zijn. Dit betekent dat op dat moment een eerste set basisgegevens, zoals aanwezige tonnagebeperkingen, hoogtebeperkingen, breedtebeperkingen waarmee een 'vrachtwagenmodule' kan worden gevoed, ter beschikking zal zijn. Dat is dus een zeer belangrijke stap.

Binnen het Europese 'Road safety attributes exchange infrastructure in Europe'-project (ROSATTE), waarin zowel de privésector als de Vlaamse overheid betrokken zijn, wordt onderzocht hoe dergelijke data op eenvoudige en gestandaardiseerde wijze kunnen worden uitgewisseld tussen overheid en kaartenmakers. Voor Vlaanderen is er een testsite opgezet met concrete data uit de verkeersbordendatabank. De Vlaamse testsite gebruikt concrete data van de verkeersbordendatabank, zowel voor gewestwegen als voor lokale wegen. De evaluatie van de test zal samen met de conclusies van het ROSATTE-project worden neergelegd in de loop van dit jaar. Ik kan u geen precieze datum geven omdat het ook een Europees project is.

Daarnaast moet er wel op worden gewezen dat er in het kader van de verkeersbordendatabank op dit moment alleen een inventarisatie van de huidige verkeersborden plaatsvindt en nog geen screening. Men krijgt dus enkel een weergave van de huidige situatie op het terrein,

maar de databank zegt niet wat de juiste route is. We kunnen dus die gegevens gebruiken om na te gaan hoe we er verder mee omgaan.

Op dit moment bestaat er alleen een categorisering van de wegen in algemene zin. Het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen stelt: “Toepassing van de principes van functionaliteit en homogeniteit van het wegennetwerk moet ervoor zorgen dat goederenstromen over de weg zoveel mogelijk afgewikkeld worden op wegen die daartoe goed uitgerust zijn. Het gaat dan in het bijzonder om autosnelwegen en primaire wegen.”

Lokale besturen reageren op deze problematiek vanuit hun eigen bezorgdheden bijvoorbeeld door vrachtverkeer op bepaalde routes of zelfs op hun hele grondgebied te verbieden of door wegversmallingen aan te leggen. Lokaal heeft dit meestal een positief effect, maar daardoor worden problemen soms verschoven naar buurgemeenten. Ik heb al situaties meegemaakt waarin een bepaalde gemeente verbiedt, de volgende gemeente toelaat, de volgende verbiedt weer. Dat leidt soms tot hallucinante situaties. Daarom is het opportuun dat de Vlaamse overheid mee het stuur in handen neemt en dat het idee van een vrachtwagenennetwerk is gegroeid. Het is ook goed voor de sector, natuurlijk zolang men niet te ver moet omrijden.

Er is een opdracht gegeven om een methodiek uit te werken voor een netwerk in twee pilootregio's. Deze studie moet een handleiding bieden voor de gebruikers en nagaan op welke manier er van infrastructuur en bewegwijzering gebruik kan worden gemaakt via gps-systemen. Dit is het microniveau.

Op het bovenlokale niveau onderzoeken we of het een regio is met een maaswijdte van een infrastructuur die goed is voor het vrachtverkeer: hoofdweg, primaire weg en zo nodig secundaire I, II of III weg. Deze studie is bijna klaar. Deze studie zou moeten resulteren in een methodiek om op het bovenlokale niveau te bepalen hoe we het netwerk gaan gebruiken.

De werkbaarheid van de methodiek is getoetst door ze toe te passen op twee pilootgebieden, namelijk de Zuidooststrand Antwerpen en de regio Vlaamse Ardennen-West. Het was de bedoeling om een aantal facetten uit de methodiek te toetsen en zo nodig bij te sturen. Het overlegproces moet uiteraard nog starten. Voor mij is het zeer belangrijk om tot een ‘consensusnetwerk’ te komen. De sector zou akkoord moeten kunnen gaan, de lokale niveaus ook. We moeten proberen tot een consensus te komen, zowel voor de inrichting als voor de communicatie die zowel geleidend als gebiedend kan zijn met gebods- en verbodsbepalingen.

Ik denk er wel aan om een van de pilootregio's ook te laten starten. Het is er al getest, dus het is misschien nuttig om na te gaan hoe het in realiteit gaat.

Er is een werkgroep Veilig Vrachtverkeer Vlaanderen opgericht om te zorgen voor een constante betrokkenheid van de transportsector. In die werkgroep zitten werknemers en werkgevers. Het concept van de studie werd besproken in deze werkgroep. Als de studie klaar is, zal ze ook in de werkgroep worden besproken.

Er is ook een werkgroep verkeersbordendatabank waar de privésector en een heel aantal bedrijven zijn vertegenwoordigd. Het is de bedoeling dat die twee werkgroepen naar elkaar groeien.

Samengevat zijn er dus drie zaken belangrijk. Het Europese ROSATTE-project moet worden afgerond. Er zijn de pilootprojecten die we gedaan hebben om na te gaan hoe men op micro- en macroniveau tot een mooi circuit kan komen. De gegevens van de verkeersbordendatabank moeten worden geïmplementeerd in een potentieel vrachtroutenetwerk. Dit moet allemaal in de loop van 2010 gebeuren om zo hopelijk tot een gedragen routenetwerk te komen.

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

De heer Koen Van den Heuvel: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uit uw antwoord blijkt dat de werkzaamheden verder gaan. Dat stelt me gerust.

Het is een belangrijke problematiek. In een andere commissievergadering was er net een discussie over het voertuig van de toekomst. Men bedoelde niet alleen de elektrische auto, maar ook het mobiliteitsconcept waar telematica en nieuwe technologie ons een stapje verder kunnen brengen.

Dit netwerk en de aparte navigatiemodule voor vrachtwagens zijn een goede start. Ik hoop dat we daar de volgende maanden verder aan kunnen werken.

Ik heb nog enkele opmerkingen over de verkeersbordendatabank. Het is goed dat dat wordt afgewerkt, maar dat vergt wel een permanente actualisering. Een inventarisatie is gemaakt. U zegt dat er nog geen screening is gebeurd om uit te maken of het goed is of slecht. Een eenmalige inventarisatie is op zich goed, maar zal direct worden achterhaald als er geen regelmatige of bijna permanente actualisering gebeurt. Ook de lokale besturen hebben daar een belangrijke rol te vervullen. Dat vormt een belangrijk aandachtspunt.

Ik ben blij dat die werkzaamheden worden voortgezet. Ik kan alleen maar voor de nodige snelheid pleiten. U zegt dat er ook nog een Europees project is. Dit navigatieprobleem is inderdaad absoluut geen louter Vlaams probleem, het is een Europees probleem. Wij worden in de tweede helft van dit jaar Europees voorzitter. Het is misschien niet het allerbelangrijkste aandachtspunt, maar het kan dan toch aan bod komen. Zo kan het met een versneld tempo de volgende maanden en jaren worden bekeken.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Van den Heuvel, u hebt natuurlijk gelijk over die verkeersbordendatabank. Zes of zeven maanden geleden was het project mij minder bekend. Ik heb op 22 oktober 2009 gesproken op het ICT-congres. Ik heb daar de piste van de verkeersbordendatabank gelanceerd. Dat is iets statisch, maar je kunt er verschrikkelijk veel mee doen. Je moet alleen een akkoord vinden over de manier waarop je de gegevens zult uitwisselen. Ik ben er een bijzonder grote voorstander van om zo snel mogelijk tot een akkoord te komen met de privésector in verband met de uitwisseling van gegevens. Het zal de lokale besturen zeker stimuleren om die actualisering op peil te houden.

Als je weet dat dat rechtstreeks naar de privésector gaat en in die gps-systemen wordt opgenomen, dan heb je er natuurlijk alle belang bij om die databank zeer snel te blijven voeden. De meerwaarde die de gemeenten erbij krijgen doordat de informatie meteen wordt opgenomen, moet erin bestaan dat ze daardoor die overeenkomsten om te actualiseren sluiten.

We hebben die eerste fase gehad. Ik zie nu toch op het kabinet dat er enorm veel extra dossiers komen om het vervolgtraject van die verkeersbordendatabanken te regelen. Het ene en het andere zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■