

VLAAMS PARLEMENT



vergadering **C233 – OPE20**

zittingsjaar 2009-2010

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 20 mei 2010

INHOUD

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020	
Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de objectiviteit van het onderzoek naar het Meccanoplan voor de Antwerpse mobiliteit	3
Met redenen omklede moties	11
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstel voor het GEN tot 2019	11
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de overlegstructuren bepaald in de algemene overeenkomsten met betrekking tot de provinciale mobiliteitspunten	14
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, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontdubbeling van de zee-sluizen	19
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over verkeersongevallen met vrachtwagens ondanks dodehoekspiegels en andere oplossingen	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake dodehoekongevallen	30
Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, en tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de implementatie van de aanbevelingen aan de Vlaamse Regering van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, zoals opgenomen in het eindrapport ‘Sneller door Beter’	37
Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over steunmaatregelen voor de binnenvaart en de staking van de Vlaamse schippers	
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het protocol voor de kosten-dekkende binnenscheepvaart	40
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid van de VVM De Lijn inzake de tarieven van de administratieve boetes	47

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Interpellatie van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over mogelijke onregelmatigheden bij de besluitvorming in het Oosterweeldossier, naar aanleiding van het bekend raken van een anonieme nota over het Meccanoplan van Forum 2020

Interpellatie van de heer Dirk Peeters tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de objectiviteit van het onderzoek naar het Meccanoplan voor de Antwerpse mobiliteit

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, de vraag die ik schriftelijk heb overgemaakt aan de diensten, was bijzonder duidelijk. Voor de leden die het dossier minder van nabij volgen, wil ik nog even kort duiden waarover het gaat. U zult zich herinneren dat in het Oosterweeldossier een aantal maanden geleden een zogenaamd dubbelbesluit is genomen waar wij inhoudelijk heel wat kritiek op hadden, al was het maar dat de regering besliste om niet te beslissen. Dat debat wil ik vandaag niet overdoen.

Vandaag vernemen we dat het zogenaamde dubbelbesluit blijkbaar tot stand is gekomen op basis van een aantal adviezen, op basis van een aantal ambtelijke stukken. Het siert de regering en deze minister in het bijzonder dat ze de goegemeente die ambtelijke stukken uiteindelijk toch heeft bezorgd. Ik denk dat we inzake openbaarheid van bestuur in dit dossier het zo goed mogelijk moeten spelen.

Minister, het nadeel is natuurlijk dat ook de burgerbewegingen die ambtelijke stukken grondig onder de loep hebben genomen. Meer bepaald bij het zogenaamde document DAM V hadden zij toch enkele bedenkingen. Het gaat hier over een anoniem ambtelijk stuk dat advies verleent met betrekking tot het door de regering in te nemen standpunt ten aanzien van het zogenaamde Meccanoalternatief. U zult zich herinneren dat het Forum 2020 een alternatief heeft aangereikt voor het hele Antwerpse mobiliteitsvraagstuk dat veel verder gaat dan wat de Vlaamse Regering ons vandaag nog altijd wil voorschotelen, namelijk het sluiten van de kleine ring. Het Meccanoalternatief durft verder te denken en maakt een duidelijk onderscheid tussen wat een lokale verkeersafwikkeling zou moeten zijn, die via de kleine ring zou kunnen blijven gebeuren, en het doorgaand verkeer dat zo ver mogelijk van de stadskernen moet worden gehouden. Dat is de verkeerstechnische logica zelve.

Wij waren enthousiast over het Meccanoalternatief. Het is in de commissie toegelicht en we hebben erover kunnen debatteren. Er waren uiteraard voor- en tegenstanders van dat plan. Ik vond dat dat plan het voordeel van de verfrissing had in het hele debat.

Het zogenaamde document DAM V schiet dat plan af, doet dat op een anonieme manier maar doet dat volgens ons niet op basis van objectieve criteria. De auteur die dit document heeft opgesteld, heeft dit advies geformuleerd vooraleer hij en ook u kennis zouden hebben kunnen krijgen van het Meccanoplan zelf. Het Meccanoplan is pas enkele dagen later officieel voorgesteld. Nu weet ik waarom u destijds hardnekkig bleef zwijgen toen wij u vroegen of u dat Meccanoplan al had ontvangen en of de Vlaamse Regering in het bezit was van dat Meccanoplan. U was eerlijk, u hebt gezwegen, maar uw stilzwijgen van toen is in het licht van wat we nu weten, veelbetekenend.

Ik betreur dat u die anonieme nota die met een aantal vooropstellingen heeft gewerkt, die helemaal niet overeenkomen met de werkelijke inhoud van het Meccanoplan, als uitgangspunt hebt genomen en blijft nemen voor uw fameuze dubbelbesluit.

Minister, ik wil van u een aantal dingen weten, te meer nu blijkt uit wat men links en rechts opneemt, dat de auteur van dat plan een notoire voorstander zou zijn van de Lange Wapper, al was het maar omdat hij mee de geestelijke vader is van het hele project. Ik noem geen

namen, voorzitter, want dat is in dezen niet gepast, maar we weten allicht allemaal over wie we het hebben.

Minister, klopt de hierboven aangereikte informatie? Hebt u zich gebaseerd op het anonieme stuk dat is geschreven door een notoire voorstander van de Lange Wapper en dat dat stuk is geschreven op een moment dat de betrokkene de inhoud van het Meccanoplan nog niet kon kennen? Wie gaf opdracht tot het schrijven van de anonieme nota? Waarom gaf de opdrachtgever deze opdracht uitgerekend aan een notoir voorstander van de Lange Wapper? Waarom werd de informatie uit de anonieme nota nooit tegensprekelijk getoetst met Forum 2020 zelf? Wij hebben dat in de commissie van het Vlaams Parlement wel gedaan. Wij hebben die nota in ontvangst genomen en hebben ze met de opstellers bediscussieerd. U hebt dat blijkbaar nooit gedaan en ook nooit door uw administratie laten doen. Dan is mijn slotvraag voor de hand liggend: in hoeverre wordt het dubbelbesluit aangetast door de ondeugdelijkheid van voornoemde anonieme nota? Als u dat laatste zou durven toe te geven, wat ik hoop, bent u dan bereid om het dubbelbesluit te herzien en alsnog het plan van Forum 2020 mee in aanmerking te nemen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Minister, collega's, ik zal mijn uiteenzetting beperken omdat ze inhoudelijk in hoofdlijnen dezelfde is als wat de heer Penris heeft gezegd. Ik vind het vervelend dat we het BAM-dossier en al zijn perikelen steeds moeten agenderen en de minister zal het vervelend vinden steeds te moeten antwoorden, zij het steeds om andere redenen.

Forum 2020 heeft aangekondigd dat het zelf een studie zou bestellen om het Meccano-alternatief te vergelijken met het BAM-tracé, als reactie op het feit dat de Vlaamse Regering het Meccanotracé nooit ernstig heeft onderzocht. Dat ondanks het feit dat we het referendum hebben gehad waarin het tracé werd verworpen door een meerderheid van de deelnemers aan de volksraadpleging. De Vlaamse Regering is eigenlijk nooit van plan geweest om ernstig rekening te houden met een alternatief dat door een deel van het bedrijfsleven, actiecomités en burgers verzameld in het Forum 2020, naar voren werd geschoven.

Ik verwijs ook naar de zogenaamde 'geheime nota' of DAM V, die al op 24 februari zou zijn afgegeven op het kernkabinet, amper twee dagen nadat het Meccanodossier door Forum 2020 aan de minister-president was bezorgd. Bij gebrek aan concrete kennis over het plan schreef de anonieme auteur, wiens naam ondertussen in de pers heeft gecirculeerd en die zoals de heer Penris zegt een notoir voorstander is van het BAM-tracé, een nota vol gissingen en fouten. Op basis daarvan werd een regeringsbeslissing genomen.

Ik citeer enkele zaken uit de persmededeling van stRaten-generaal om aan te tonen dat het hier niet gaat om verkeerde hoekstenen en dorpelstenen, maar om belangrijke aspecten van het dossier. Ik citeer: "De auteur stelt dat bij het Meccanotracé ADR-verkeer langs Metropolis en Luchtbal zal blijven rijden. In werkelijkheid rijdt dit verkeer via een verzonken tunnel onder het Hansadok de haven uit. Gesteld wordt dat het Meccanotracé wellicht niet aansluit op de A12 noord. Opnieuw verkeerd. De auteur heeft het over onteigeningen die nodig zullen zijn op het bedrijventerrein Luithagen. Fout: ook daar wordt niet onteigend, want het tracé ligt helemaal in de zate van de huidige Noorderlaan. De DAM-auteur waarschuwt voor meerkost van intunneling en verkeerswisselaars, terwijl die meerkost al ingecalculleerd staat in het Memorandum."

Dat zijn zware argumenten. Als de Vlaamse Regering zich baseert op een dossier met deze fouten, kunnen we ernstige vragen stellen bij de correctheid van de beslissing, namelijk het intussen beruchte dubbelbesluit van eind maart.

Minister, wie gaf opdracht tot het maken van deze nota? Werden daarbij alle garanties gerespecteerd tot objectiviteit? Wij hebben redenen om daaraan te twijfelen. Waarom nam

noch de auteur noch de Vlaamse Regering ooit contact op met de mensen van Forum 2020 in functie van een correcte beoordeling?

Nu blijkt dat het Meccanoplan niet ernstig bekeken werd door de Vlaamse Regering, vervalt dan ook de onderbouwing van het dubbelbesluit? Wil de Vlaamse Regering het Meccanoplan alsnog voorleggen aan een onafhankelijke beoordeling? Wil men wachten tot het besluit bekend is van de onafhankelijke studie die Forum 2020 zelf zal vragen over het Meccanotracé?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Uiteraard heb ik er geen problemen mee dat de collega's de minister hierover interpellieren, maar hun geheugen is wel kort. Bij de laatste voortgangsrapportage heeft het Vlaams Verkeerscentrum volledig toegelicht waarom het Meccanotracé niet voldeed. Het Vlaams Verkeerscentrum is hier in de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken altijd als een sterke autoriteit aanvaard en gevolgd. Blijkbaar heeft men het moeilijk met de conclusies die door het Vlaams Verkeerscentrum worden geformuleerd omdat ze niet passen in de strategie van bepaalde politieke partijen.

Als je trouwens naar de eerste delen van het masterplan kijkt, zie je duidelijk dat er is gezegd dat het tracé met onder andere een A102, zoals het Meccanotracé, misschien een oplossing kan zijn voor het havenverkeer, maar niet voor het doorgaand verkeer. Zo nieuw en verrassend zijn die conclusies van het Vlaams Verkeerscentrum dus niet.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, zoals altijd als het gaat over de DAM-werkgroepen, die worden aangestuurd door de minister-president en door de DAM-ministers, is het antwoord dat ik zal geven overlegd met alle ministers. Dat is altijd zo als het over dit dossier gaat.

Mijnheer Peeters, u hebt het over een geheime nota. U bedoelde waarschijnlijk dat er geen naam onder die nota stond, niet dat de nota geheim was.

Mijnheer Peeters en mijnheer Penris, u stelt allebei dat de nota vol staat met gissingen en fouten. Ik betwist dat en niet alleen ik, dat wordt in globo betwist. De nota is gebaseerd op het Memorandum dat Forum 2020 zelf heeft gepubliceerd. Op dat ogenblik was van Forum 2020 enkel een samenvatting bekend en niet de volledige studie. Daar zaten enkele weken tussen.

Daarnaast mogen we niet uit het oog verliezen dat de mobiliteitsoplossing die in het Memorandum wordt gepresenteerd, vrij sterke gelijkenissen vertoont met oplossingen die ook al in de jaren 90, onder meer ter voorbereiding van het Masterplan Mobiliteit Antwerpen van 2000, uitgebreid werden bestudeerd. DAM stuurde zeven technische werkgroepen aan vanuit de opdracht om de voorliggende oplossingen en knelpunten van de mobiliteitsproblematiek in de Antwerpse regio te bestuderen en te evalueren. In de werkgroepen werden experts van uiteenlopende domeinen uitgenodigd en geconsulteerd, ook experts van BAM.

De heer de Kort verwees er al naar, en ik wil er in dat kader ook op wijzen dat het Vlaams Verkeerscentrum ter gelegenheid van de laatste voortgangsrapportage in de commissie Openbare Werken de analyse van het Meccanotracé heeft toegelicht. Alle informatie over en de berekeningen van dat tracé zijn op de website www.vlaanderen.be/dam gepubliceerd. Ondertussen zijn er voor de geïnteresseerden – waaronder mensen van stRaten-generaal - infosessies georganiseerd. Het is dus niet juist dat het Meccanotracé niet ernstig is bekeken of dat men dat zelfs heeft willen geheimhouden. Dat betwist ik.

De beoordeling in de nota DAM V is snel aangemaakt. Dat klopt. Het is echter niet de DAM V-nota die op zich doorslaggevend was bij de totstandkoming van de eindconclusie. Het is immers pas in de dagen en weken na het publiceren van de tekst van Forum 2020 en de nota DAM V dat verder onderzoek is gebeurd en er besprekingen zijn gehouden in de DAM-werkgroepen. Daar zijn ook de simulaties van het Vlaams Verkeerscentrum besproken. Het is het Vlaams Verkeerscentrum en niet de nv BAM die tot de conclusie is gekomen dat het

Meccanotracé van Forum 2020 niet voor een afdoende totaaloplossing zorgt. Mijnheer Penris, we hebben ervoor gekozen de nota te publiceren, maar nadien zijn er dus nog onderzoeken en berekeningen gebeurd.

Deze conclusie staat dus los van de DAM V-nota, en dat is logisch omdat een tweede te noordelijk gelegen tunnel naast de Liefkenshoektunnel, zoals die is voorgesteld in het Meccanotracé, voor een onevenwichtige verkeersafwikkeling in de Antwerpse regio blijft zorgen. Ik zal de conclusies van het Vlaams Verkeerscentrum niet herhalen. Het is overigens goed om de technische aspecten van de politieke besluitvorming te scheiden. De ‘selected link’-analyses van het Vlaams Verkeerscentrum, die in de werkgroepen van het ministerieel comité werden besproken, bevestigen de conclusie. De bijhorende verslagen en presentaties staan online op www.vlaanderen.be/dam. De Vlaamse Regering heeft eind maart een dubbelbesluit genomen op basis van alle informatie die gedurende meer dan 10 jaar is bijeengebracht.

Wie gaf opdracht tot het maken van de anonieme nota? De DAM V-nota werd door de nv BAM zelf opgesteld, als reactie op de op dat ogenblik gekende voorstellen van Forum 2020. Daarnaast hebben de DAM-werkgroepen aan experts van de technische werkgroepen gevraagd om in de weken volgend op de bekendmaking van de nota van Forum 2020 studiewerk te verrichten. Het ging dan, zoals ook al in het antwoord op de eerste vraag is toegelicht, zowel om personeelsleden van de nv BAM als om personeelsleden van de Vlaamse administratie: mensen van het Vlaams Ministerie van Mobiliteit en Openbare Werken (MOW), de PPS-cel en juridische adviseurs. Dat gebeurde dus niet met externen, maar met personeel dat ter beschikking staat.

Waarom gaf de opdrachtgever de opdracht uitgerekend aan een notoir voorstander van de Lange Wapper? De DAM V-nota werd door de nv BAM zelf opgesteld, als reactie op de op dat ogenblik gekende voorstellen van Forum 2020. Zoals gezegd, is in de weken volgend op de publicatie van de nota van Forum 2020 grondig studiewerk verricht door een combinatie van personen die werkzaam zijn in de verschillende diensten van de overheid – MOW, de PPS-cel –, en door experts die zowel voorkennis van de projecten hadden als mensen die voorheen niet waren betrokken.

Waarom werd de informatie uit de anonieme nota nooit getoetst met Forum 2020 zelf? Op hun verzoek werd op 22 februari een delegatie door de minister-president ontvangen, waarbij documenten werden overgemaakt en waarbij werd gediscussieerd over het aspect ‘tolinning op alle toegangswegen tot Antwerpen’ en het aspect kostprijs van de lengte van tunnels. Later werd nog bijkomende info bezorgd en werd ook een toelichting bezorgd aan het Vlaams Parlement. Alle verkregen informatie werd bekeken. Een deel van de voorstellen – onder meer over de A102 – werd overigens later en na discussie in de werkgroepen meegenomen in het masterplan 2020. Nadien is er met de leden van Forum 2020 geen contact meer geweest.

In hoeverre wordt het dubbelbesluit aangetast door de DAM V-nota? Het dubbelbesluit wordt niet aangetast. Het document waarnaar wordt verwezen, vormt slechts één onderdeel van de verschillende uitgevoerde analyses en heeft niet of nauwelijks bijgedragen aan de besluitvorming in het DAM-comité. Ook het Vlaams Verkeerscentrum heeft in dit verband analyses gemaakt die werden besproken in de DAM-werkgroepen en het ministerieel comité, en die mee de basis vormden voor de betreffende nota en het dubbelbesluit.

Het Meccanoplan werd, zoals hiervoor toegelicht, wel degelijk geëvalueerd en deze analyses werden in de DAM-werkgroepen toegelicht en op het ministerieel comité besproken. Als we het Meccanotracé zoals het is voorgesteld in detail bekijken, zitten er vier onderdelen in. Een: de A102 wordt meegenomen in het Masterplan 2020. Dit project stond 10 jaar geleden al als reserveproject in de planning. Het tweede luik is de tunnel voor Zwijndrecht: die wordt nu niet meegenomen omdat de eerste prioriteit van het Waasland een betere ontsluiting van de regio is. De Vlaamse Regering heeft die laatste prioriteit – het plan van de Wase burgemeesters – wel meegenomen. In dit plan is in een verlenging van de linksafslag op de E17

voorzien, zodat het verkeer dat niet door de Kennedytunnel wil, niet meer wordt gehinderd door de files aan de Kennedytunnel.

Het derde luik is een nieuw tracé voor de derde Scheldeverbinding. Forum 2020 opteert voor een noordelijker tracé voor de derde Scheldekruising. Dit tracé loopt door havengebied. De belangrijkste bemerking, zoals ook hiervoor al aangegeven, is echter dat deze verbinding vooral verkeer zal aantrekken uit de Liefkenshoektunnel en dus een kannibaliserend effect zal hebben op de Liefkenshoektunnel maar geen natuurlijk alternatief is voor diegenen die vandaag de Kennedytunnel gebruiken.

Vierde element is de slimme sturing door tolconcepten: een infrastructurele oplossing dient op zich voldoende robuust te zijn. Slimme sturing is belangrijk voor de optimalisering en verfijning van de oplossing. In die context zal het aspect sturing/betolling voorwerp uitmaken van verdere analyse.

Samenvattend, collega's, het is fout te veronderstellen dat de analyse van de voorstellen van Forum 2020 niet ernstig gebeurd zou zijn. Alle beschikbare expertise is ingezet. Met het dubbelbesluit heeft de Vlaamse Regering haar keuze gemaakt voor een brede en regionale benadering van de Antwerpse mobiliteit. Het is de doelstelling om de ring rond Antwerpen te vervolledigen en op langere afstanden van de stad het doorgaand verkeer een alternatief te geven. Daarbij zijn overigens elementen uit de voorstellen van Forum 2020 meegenomen. Een beslissing over dé bouwvergunning is overigens nog niet aan de orde. De tunnel-oplossing vraagt noodzakelijke administratieve en inhoudelijke procedures – ik heb dat hier al toegelicht – voordat een dergelijke bouwaanvraag eventueel kan worden ingediend.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik probeer uw stellingen nog eens samen te vatten. U geeft toe dat het document DAM V misschien een beetje voorbarig was. Het was een reactie op een samenvatting van een veel breder document dat later door andere instanties ten gronde werd besproken. U zegt echter dat het document misschien ondeugdelijk was, en dat u in elk geval niet de opdracht ertoe hebt gegeven, het is vanuit BAM zelf naar voren gekomen. Maar het tast de geldigheid van uw dubbelbesluit niet aan omdat andere instanties het Forum 2020-document wel ten gronde zouden hebben geanalyseerd. U verwijst naar de fameuze studie van het Vlaams Verkeerscentrum die ook onze commissie heeft kunnen inkijken en lezen. Maar u geeft tegelijk toe dat die studie van het Vlaams Verkeerscentrum niet meer is tegengeworpen aan de indieners van het Meccanoplan, aan Forum 2020 zelf. Er is dus een eenzijdige studie afgeleverd door het Vlaams Verkeerscentrum die misschien ten gronde een aantal standpunten inneemt en dingen probeert uit te klaren. Dat is verder niet getoetst aan de ideeën van 2020.

U hebt een beslissing genomen. Dat is een politiek statement. Ik betreur dat, maar goed, u gaat daarvoor. U zult daar later verantwoording voor moeten afleggen aan de kiezer, of misschien zelfs vroeger. Ik betreur het toch. U gaat het kleineringtracé behouden. U gaat de kleine ring sluiten. Dat gaat gebeuren via een reeks tunnels, of via de zogenaamde Lange Wapper light.

Minister, als u daaraan vasthoudt, wil ik u nog één ding vragen. U hebt terecht gewezen op uw respect voor het principe van de openbaarheid van bestuur. Wij zouden als Vlaamse volksvertegenwoordigers en als burgers de plannen van die Lange Wapper light nu eindelijk eens willen zien. De burgemeester van Antwerpen heeft in de commissie van de Antwerpse gemeenteraad toegegeven dat hij die plannen ooit heeft gezien maar ze niet heeft kunnen krijgen. Hij kan ze dus ook niet aan de geïnteresseerden overmaken. Wij zijn daarin, minister, zeer geïnteresseerd. Ik weet dat u heel open communiceert. Ik reken er dan ook op dat we die plannen eindelijk eens te zien krijgen zodat we het debat op grond daarvan kunnen voortzetten.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik dank u voor uw antwoord, minister. We hebben studenten Verkeerskunde op bezoek. Daar zit een wakkere kerel tussen die vragen stelde over het dubbelbesluit. Hij had gelijk. Hij zei dat de beslissing niet gebaseerd is op mobiliteitsargumenten, maar eerder op een politiek akkoord. Er is niets mis met een politiek akkoord of een politieke beslissing, zolang ze de mobiliteit maar ten goede komen. Daar blijven wij in dit dossier onze twijfels over hebben.

Ik betreur ook dat u niet ingaat op de vraag om het Meccanoplan van Forum 2020 te toetsen aan de visie van een onafhankelijke instantie. U zegt dat BAM haar werk gedaan heeft, dat u uw expertise hebt aangewend. We hebben al iets geleerd in het verleden, zoals met Arup-Sum: een externe partij heeft dikwijls een andere kijk op de zaak en dat kan een meerwaarde bieden. BAM heeft toen dat dossier onmiddellijk weggeschreven. Ik vrees dat dat nu opnieuw zou gebeuren, maar ik denk dat de Vlaamse Regering – overtuigd van haar eigen gelijk – die toets niet wil of durft aan te gaan.

Het dossier van de A102 zat al in het eerste RSV en dat dateert van 1997. Het stond erin met de nodige randvoorwaarden. We waren er niet zo gelukkig mee dat dat nu opnieuw bovenkwam zoals eerst voorgesteld, maar aan de andere kant opent dat een weg om het verkeer uit het stadshart van Antwerpen weg te leiden. Als dat op een goede manier kan gebeuren, in een geboorde tunnel, zoals ik hier al heb gezegd, staan we daarachter.

Ik heb u ook al gevraagd om die plannen van de Lange Wapper light. Dat was een schets, zei u toen. We zouden de schets krijgen, maar dat is tot nu toe nog niet gebeurd.

Ik kom terug op de voortgangsrapportage van BAM, mijnheer de Kort. Ik weet wat Eddy Peetermans gezegd heeft over de doorstromingsmodellen. Het zijn alleen maar doorstromingsmodellen die het Vlaams Verkeerscentrum ons presenteert: het is geen mobiliteitsmodel. Ik weet ook dat die daar op een zitting die ontzettend snel moest worden afgewerkt, het Meccanotracé op zijn autonome functies heeft voorgesteld, zonder de aspecten van kilometer- en tolheffing daarin te betrekken. We kregen dus een vrij oppervlakkige en eenzijdige duiding van het alternatief. Ik was daar toen niet zo gelukkig mee, en ik herhaal dat nu nog eens.

Als u verwijst naar infosessies in het Antwerpse, minister, dan meen ik ook te weten dat daar bijna geen kip op afkomt. Die infosessies vonden eerst overdag plaats, later werden ze verzet naar avonden en misschien was er toen wel volk, maar de eerste infosessies hebben bij mijn weten geen volk en geen enthousiasme teweeggebracht. Ik betreur wat dat betreft uw antwoord.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, ik maak van deze gelegenheid gebruik om niet achteraf nog eens een extra vraag om uitleg te moeten stellen. Wanneer zou de oprichting van het overlegorgaan kunnen worden geconcretiseerd? Het is immers van belang om te streven naar een consensus, naar een breed draagvlak voor de omgeving, en het is belangrijk om daar effectief alle randgemeenten bij te betrekken.

Ik blijf erbij, mijnheer Peeters, dat we op korte termijn, zo vlug mogelijk, de Oosterweel-verbinding moeten realiseren. Of het een brug of een tunnel wordt, daarover lopen nu het onderzoek en de besprekingen. Vervolgens moeten we op lange termijn nadenken over hoe we het mobiliteitsvraagstuk van Antwerpen kunnen oplossen. Daar zullen wel stukken van de Meccano-oplossing bij zijn, maar daarover moet verder worden nagedacht.

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Minister, ik ben heel blij dat u hebt gezegd dat wat het vierde onderdeel van het Meccanoplan betreft, namelijk het sturend element, het beprijzingsbeleid nog onderwerp zal zijn van verder onderzoek en analyse. Dat zal absoluut noodzakelijk zijn en zal ons in staat stellen om het internationaal doorgaand verkeer, dat eigenlijk niets in

Antwerpen te zoeken heeft, alsnog om te leiden rond Antwerpen en om de Liefkenshoektunnel beter te benutten.

U stelt, volgens mij terecht, dat het tracé van de Scheldeoververbinding zoals in het Meccanoplan, voorzag in het kannibaliseren van de Liefkenshoektunnel, maar dat neemt niet weg dat ook, wat u het ‘natuurlijk tracé’ noemt, het BAM-tracé, ondergronds uiteraard, ertoe zal leiden dat de Liefkenshoektunnel onderbenut zal blijven. We hebben beprijzingsinstrumenten nodig om de Liefkenshoektunnel beter te laten benutten om het internationaal doorgaand verkeer van de stad weg te houden. Ik ben blij dat u stelt dat het nog onderwerp zal uitmaken van verdere analyse en onderzoek, ook al omdat de huidige tolconcepten die door BAM werden ontwikkeld, een bijzonder concurrentieel nadeel inhouden voor de Antwerpse haven. 70 percent van de nieuwe haventrafiek met containers zal zich op Linkeroever ontwikkelen, maar is bestemd voor Rechteroever en dus moet daarvoor tol worden betaald. Eenzelfde container, maar gelost in bijvoorbeeld Vlissingen, die ook via de Antwerpse infrastructuur, via de E313, naar het Ruhrgebied wordt gereden, zal zonder tol en zonder beprijzing over onze wegen kunnen rollen. Dat moet inderdaad worden herbekeken en ik ben blij dat u dit ook toegeeft.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, minister, mijn vraag sluit een beetje aan bij wat collega Martens net naar voren schoof. We hebben de twee analyses, de twee verkeersmodellen, enerzijds die van, ik zou zeggen, het verkeerscentrum en anderzijds de Meccanostudie. De vraag is in welke mate in die studies of analyses gebruik wordt gemaakt van autonome sturing. Ik heb het idee dat we anders appels met peren aan het vergelijken zijn. In de eerste wordt het verkeer wel gestuurd, maar ik heb het idee dat dat in de analyse van het Meccanotracé niet het geval is. Kunt u een beetje toelichten hoe die analyse precies is gebeurd en of we wel met dezelfde parameters naar die twee opties gekeken hebben?

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, met alle respect, u mag die vraag hier natuurlijk stellen. Ik weet dat u geen lid bent van deze commissie, maar wij hebben hier al uitgebreid bij stilgestaan met een toelichting in deze commissie. Ik meen dat het ongeveer een maand geleden was dat de heer Peetermans dat hier heel uitgebreid heeft toegelicht. Ik heb hierover ook net even met de minister overlegd, en ik zou u eerst willen verwijzen naar het desbetreffende verslag.

De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik herinner me goed dat we ons tijdens de voortgangsrapportage met het Rekenhof ontzettend hebben moeten haasten, er was immers tijdsgebrek. Dit was het einde van de presentatie van de heer Peetermans en net op dat belangrijke aspect van tolheffing en sturing werd niet ingegaan. Hij heeft er een korte autonome presentatie van gegeven. Ik ben er tijdens de vragenronde nog op teruggekomen, maar ook toen moesten we snel zijn. En de presentatie die ons later werd bezorgd, gaat daar niet in detail op in.

De voorzitter: We zullen daar nu de discussie niet over voeren, maar het is deze commissie die aan mij heeft gevraagd ervoor te zorgen dat de heer Peetermans zo beknopt mogelijk zou zijn, omdat hij, als hij eenmaal vertrokken is, wel 3 uur bezig kan zijn. De commissie heeft dat aan mij gevraagd en wij hebben aan de heer Peetermans gevraagd om beknopt te zijn. Ik weet niet of u het zich nog herinnert, maar ik heb toen nog een opmerking gemaakt over mannen die bijna 60 zijn en die sommige teksten niet konden lezen. Via het commissie-secretariaat werd ervoor gezorgd dat we alles keurig op het intranet kunnen nalezen.

De heer Vereeck zal het antwoord op zijn vraag daar dus perfect in kunnen lezen, want we hebben het er uitgebreid over gehad. De vorige keer heb ik begrepen dat de commissie vindt dat we hier in herhaling vallen, wel, dat is nu ook het geval en ik vind niet dat de minister

moet antwoorden op vragen die hier al uitgebreid aan bod zijn gekomen. Laat dat even duidelijk zijn.

De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, ik constateer dat de leden van deze commissie toch ook zelf vinden dat dit onvoldoende aan bod is gekomen.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, niet ‘de leden’, maar de heer Peeters heeft hier een opmerking over gemaakt. Ik heb gezien dat de anderen, inclusief de heer Penris, non-verbaal heel bevestigend hebben gereageerd. Ze vinden dus dat ik gelijk heb. We moeten hier niet alles drie keer herhalen; de commissie heeft nog wel andere bezigheden.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik moet u in dezen gelijk geven. De heer Vereeck zal de teksten kunnen lezen. Elk betoog laat een ander geluid horen bij LDD. Maar dat zijn we intussen gewoon van die fractie.

Wat het verkeerscentrum te vertellen had, is volledig de verantwoordelijkheid van het verkeerscentrum zelf. Men kan dat aanvallen, tegenspreken en weerleggen. Ik betreur een beetje dat dat niet is gebeurd met de indieners van het oorspronkelijke rapport. Ik betreur dat Forum 2020 niet de gelegenheid heeft gehad om zijn visie te geven op het verhaal van het verkeerscentrum. Dat zou inderdaad verhelderend zijn geweest. Ik herhaal dat dat de politieke verantwoordelijkheid is van deze regering.

Minister, ik heb uw antwoord beluisterd, maar het volstaat niet. Ik zal dan ook een motie indienen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Penris, ik heb alle begrip voor uw opmerkingen. De vorige keer is de heer Peetermans meegekomen. De analyses die worden gemaakt door het verkeerscentrum zijn zeer belangrijk. Wij hebben ons daarop gebaseerd. De heer Peetermans heeft daar toen uitgebreid of volgens sommigen te beknopt op geantwoord.

Mijnheer Peeters, u zegt dat er geen kat naar die infosessies komt. Ik vind het schitterend dat men die de documenten ter beschikking stelt en dat er infosessies georganiseerd worden. Men geeft mensen op die manier de kans om daarover te debatteren. Als dat aanbod er niet zou zijn, dan pas zou u een punt van kritiek hebben.

Voor ons en de commissie zijn de analyses van het verkeerscentrum heel belangrijk. Het verkeerscentrum heeft enig prestige en heeft die modelleringen en doorrekeningen gemaakt.

Wat het dynamisch management betreft, zitten alle opmerkingen van de heren Martens en Vereeck in mijn vierde punt vervat. Wij bekijken verder hoe we slimme sturing een rol kunnen geven in het verhaal. Dit is geen eindig verhaal: dit is een verhaal waarin we verder kijken en verfijnen wat er mogelijk is. In die context maken die sturingsmechanismen voorwerp uit van verder onderzoek. Ik heb me daar vandaag toe geëngageerd.

Wat de DAM-nota betreft, heb ik geprobeerd om zo duidelijk mogelijk te zijn. Als we die nota vergelijken met de nota 2020 en wat aanvullend is geleverd, dan is het interessant om op basis daarvan studiewerk en onderzoek te verrichten. In die zin is dat voor mij een interessante nota.

Er zijn vijf DAM-documenten. Het is belangrijk dat we ze allemaal ter beschikking stellen en aantonen op welke manier er is gewerkt. Ik hoop dat u dat apprecieert. De DAM-nota is bediscussieerd en heeft mee aanleiding gegeven tot de opdrachten die zijn gegeven aan het verkeerscentrum en tot de conclusies die zijn genomen.

Wat het dubbelbesluit betreft, heeft de Vlaamse Regering een keuze gemaakt. Die keuze wordt nu verder uitgewerkt. Ik hoop dat we de resultaten daarvan samen zullen kunnen bekijken.

Mijnheer de Kort, de regionale betrokkenheid is in de stuurgroep besproken. Men heeft me de opdracht gegeven om dat overleg te organiseren. Ik vind het echter opportuun om dat in de stuurgroep te brengen waarin ook de stad is vertegenwoordigd. De structuur van de organisatie van het overleg met die lokale entiteiten zit niet bij de werkgroep of de voorzitter van BAM. Die uitnodiging zal binnenkort in de brievenbus van de gemeentebesturen vallen.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik had ook gevraagd, in het kader van de openbaarheid van bestuur, of we nu de plannen of schetsen of wat het ook mag zijn, over de Lange Wapper light kunnen krijgen.

Minister Hilde Crevits: Toen u die vraag de vorige keer hebt gesteld, heb ik 's avonds gekeken of het document, de beschrijving en de schets publiek zijn. Het zijn geen uitgewerkte plannen. Wat we hebben, moet echter publiek worden gemaakt.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Ik kijk ook uit naar het aanbod van de minister.

Met redenen omklede moties

De voorzitter: Door mevrouw Van den Eynde en de heren Penris en Huybrechts, door mevrouw De Wit en de heren de Kort, Decaluwe en Martens, en door de heer Peeters werden tot besluit van deze interpellatie met redenen omklede moties aangekondigd. Ze moeten zijn ingediend uiterlijk om 17 uur op de tweede werkdag volgend op de sluiting van de vergadering.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het uitstel voor het GEN tot 2019

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, van Antwerpen naar Brussel en Vlaams-Brabant. Het gaat om een dossier dat minstens zo belangrijk is voor de meest congestiegevoelige regio van ons land. We hebben hierover al een bespreking gehouden naar aanleiding van een vraag van de heer Dehaene in december. De voorzitter van de commissie zei toen dat er een evaluatie zou moeten worden gemaakt van de samenwerkingsovereenkomst. We zijn een halfjaar verder. In de commissie is het daar nauwelijks of niet meer over gegaan, maar jammer genoeg moet ik dit probleem opnieuw ten berde brengen naar aanleiding van een bericht dat Infrabel verspreidde op 22 april. Ik hoef niet meer uit te leggen hoe belangrijk het GEN is, samen met het Brussel Brabant Net en alle andere mobiliteitsplannen die daaraan vasthangen, voor een leefbare hoofdstad, maar ook voor de hele regio Vlaams-Brabant, om de bereikbaarheid te verzekeren en verbeteren.

Ik las het bericht in het buitenland en heb toen een vraag om uitleg voorbereid, die ik ondertussen heb kunnen uitdiepen. In het bericht stond dat het GEN pas klaar zou zijn in 2019 in plaats van in 2016. Reden daarvoor is een vernietigingsarrest door de Raad van State van een vergunning om de sporen op lijn 1124 – een lijn die uit Nijvel komt – van twee op vier sporen te brengen. Opmerkelijk is dat het initiatief voor de procedure bij de Raad van State van de gemeente Linkebeek uitging.

Infrabel liet weten dat deze zaak tot groot uitstel van het GEN zal leiden. 2019 betekent nog 10 jaar, dat zijn twee legislaturen. Dat is niet echt hoopgevend. In Vlaams-Brabant zijn we zeer teleurgesteld. 20 jaar na de eerste formele beslissing die over het GEN is genomen in 1991: dat begint een beetje te lang te duren.

Het is een jammerlijke illustratie van de werkzaamheden van de Commissie ad hoc Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten. Dit is een schoolvoorbeeld van hoe het niet moet. Het toont ook aan dat de spoorwerken dominant zijn in het geheel van het GEN, waar toch ook een bus- en fietsplan bij hoort.

Minister, u was er nogal gerust in. In december hebt u gezegd dat vanaf eind 2016 alle huidige spoorwegwerven klaar zouden zijn en dat de capaciteit van het spoorwegnet rond Brussel maximaal uitgebreid zou zijn. De uitbreiding van de spoorcapaciteit vormt niet echt het probleem. U bent nader ingegaan op drie echte problemen: de beperkte capaciteit van de noord-zuidverbinding, het aantal rijtuigen, en de financiering van de exploitatiekosten. Wat toen geen probleem leek, is nu opeens wel een groot probleem, waardoor het project zomaar even 3 jaar bijkomende achterstand kent.

Minister, heeft de federale overheid u of minister Muyters op de schouder getikt? Het gaat in de eerste plaats om een probleem van ruimtelijke ordening. Is daar al contact over geweest met de federale en de andere gewestelijke collega's? Het gaat toch ook over een stuk Waals grondgebied. Het probleem situeert zich wel op het Vlaams grondgebied waar de hoofdverkeersvoorzieningen, in dit geval een spoorlijn, normaal op het gewestplan moeten aangeduid zijn. Je mag daar een 10-tal meter van afwijken, maar niet meer. Men heeft dat dan toch gedaan. De Vlaamse overheid heeft daar geen probleem van gemaakt en gezegd dat ze dat wel zou vergunnen met een of andere uitzonderingsmaatregel, maar dat heeft niet gepakt bij de Raad van State. Het is dan ook nodig dat minister Muyters een initiatief neemt om snel werk te maken van een aanpassing van het GRUP. Hebt u daarover al gepraat met de Vlaamse minister van Ruimtelijke Ordening, en dus niet alleen met de federale en gewestelijke ministers?

Minister, wat is het belang van de geschorste vergunning voor het geheel van het GEN? Waarom is het nu zo belangrijk dat Infrabel daar een heel persbericht aan wijdt? Namens Infrabel zei iemand eind april: als een deel niet werkt, heeft dat een impact op het geheel. Kan het GEN ondertussen op de rest van het grondgebied, zeker op het Vlaamse, niet voortgaan? Welke delen van het GEN kunnen wel nog worden uitgevoerd en operationeel zijn, en tegen wanneer? Is er toch nog een mogelijkheid om alsnog tot een versnelling te komen in dit dossier dat al veel te lang aansleept?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het gaat hier over spoorwerken van Infrabel, wat een federale bevoegdheid is. De Vlaamse overheid is dus niet bevoegd, maar wel heel geïnteresseerd.

Wij hebben dat ook moeten lezen in een persbericht. Er was nul communicatie naar de Vlaamse overheid. Er werd ook geen uitleg gegeven. Uit onze papieren blijkt dat de timing voor de werken officieel 2016 blijft. Op dat vlak deel ik uw bezorgdheid en zelfs lichte frustratie.

De laatste GEN-stuurgroep was gepland op 29 april en die is afgelast. Daar hadden we meer informatie kunnen krijgen, maar dat is niet gebeurd. Misschien gebeurt het alsnog, ik heb er geen idee van. In principe wordt dat correct gerapporteerd. Toen ik zei dat alles op schema zat, was dat de informatie die was doorgegeven en aan de stuurgroep gerapporteerd. Maar er is een kink in de kabel gekomen.

Om de spoorlijn 124 Brussel-Sint-Genesius-Rode-Nijvel op vier sporen te brengen, zijn er vergunningen nodig van drie gewesten. De werken op het grondgebied van het Waalse Gewest zijn gestart op 23 april 2007. In het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest is de stedenbouwkundige vergunning verkregen op 21 maart 2008. Hiertegen werd beroep aangetekend door omwonenden op 26 mei 2008, maar dit beroep werd verworpen door de Raad van State op 9 oktober 2008. De werken zijn gestart in augustus 2009. Er wordt dus gewerkt.

Op het grondgebied van het Vlaamse Gewest was het MER-rapport klaar op 1 juli 2005 en werd de MER conform verklaard op 31 januari 2007. De stedenbouwkundige vergunning werd afgeleverd op 23 december 2008. Geen vuiltje aan de lucht, maar dan heeft de gemeente Linkebeek in 2009 beroep aangetekend en de Raad van State is zo vriendelijk geweest om de bouwvergunning in 2010 te vernietigen.

Het begin van de werken was gepland in maart 2010 – ik was dus gerust –, maar de werken kunnen niet volgens de planning doorgaan. Het directiecomité van Infrabel heeft in april 2010 vastgesteld dat, als gevolg van de vertragingen die de vernietiging van de vergunning veroorzaakt, de werken niet op tijd kunnen worden afgewerkt. Uiteraard zal al het mogelijke worden gedaan om de problemen op te lossen. Ook minister Muyters zal, als hij wordt gecontacteerd, al het mogelijke doen. Maar het is evident dat de bouwheer het initiatief moet nemen.

De werken zijn belangrijk voor de bediening van de gemeenten Linkebeek en Sint-Genesius-Rode. Een verdubbeling van de spoorlijn 124 van twee naar vier sporen is nodig voor een GEN-bediening op deze lijn. Wel is het zo dat een GEN-bediening op andere lijnen in principe helemaal niet in het gedrang moet komen. In de commissie van 10 december 2009 heb ik op een vraag van de heer Dehaene geantwoord dat er al heel wat spoorlijnen in het Vlaamse Gewest op vier sporen zijn gebracht: Mechelen-Vilvoorde-Brussel, Leuven-Brussel en Halle-Brussel. In principe hoeft het ene het andere dus niet te belemmeren.

Ik kan geen nieuwe planning uit mijn duim zuigen, ik zou het ook niet durven. De laatste planning van Infrabel zegt dat alles zal zijn uitgevoerd in 2016. Ik ben in blijde verwachting van het verslag – Diabolo zit daar ook in – van het effect dat de vernietigde bouwvergunning zal hebben op de planning. Ik heb dat verslag nog niet gekregen. Ik kan u dus vandaag geen timing geven.

Infrabel doet de uitvoering. De overlegstructuren zoals bepaald in het GEN-akkoord, zouden garant moeten staan voor de samenwerking tussen de overheden en de openbaarvervoermaatschappijen. Voor de algemene coördinatie bestaat het Executief Comité van Ministers van Mobiliteit (ECMM). Er is ook een stuurgroep waarin de kabinetten zetelen en er is een operationele groep. Het overleg is er dus, en loopt momenteel ook nog. Er wordt gewerkt. De vernietigde bouwvergunning is ertussen gekomen, maar wat het investeringsprogramma na 2012 betreft, wil ik maximaal betrokken worden bij de totstandkoming. Ik heb het departement opdracht gegeven om mij de nodige elementen aan te reiken voor het uittekenen van een Vlaamse spoorstrategie. Half 2011 zouden we geland moeten zijn zodat we tijdig een impact kunnen hebben op de meerjareninvesteringsplannen van de NMBS-groep.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik ben gedeeltelijk gerustgesteld en gedeeltelijk ook niet.

Waarom wel? De rest loopt blijkbaar allemaal verder en er is dus niet echt een gevaar. De woordvoerder van Infrabel heeft het nogal fel opgeblazen. Ik heb het bericht in het buitenland gelezen en ik stelde me vragen. Het is logisch dat de rest voortgaat.

Anderzijds, als de werken in Wallonië en in Brussel al begonnen zijn, dan zou het toch wel erg zijn dat er in Vlaanderen blijvende procedureslagen rond een nieuw gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) zouden zijn. Ik houd mijn hart vast voor werken waar verder niets meer mee gebeurt. Ik hoop niet dat dit zo'n soap wordt. Die 3 extra jaren zullen wel nodig zijn om het GRUP en een nieuwe bouwvergunning in orde te krijgen. Ik hoop dat het dan ook echt eindigt.

U zegt dat de bouwheer het initiatief moet nemen. Ik ben het daar persoonlijk niet helemaal mee eens. Als minister Muyters dit weet en ook maar iets inziet met de mobiliteit in Brabant, dan zou hij eraan kunnen beginnen. Het is een plan dat een hele inspanning vergt. Het is niet dat dit zo moeilijk is. Het is gewoon de streep waar de spoorlijn getrokken is, iets beter

trekken. Ik hoop dat er snel werk van kan worden gemaakt. Desnoods zal ik ook minister Muylers aanspreken.

De heer Jan Peumans: Minister, ik vond deze vraag om uitleg interessant, niet zozeer om de Raad van State-affaire, maar wel om de stand van zaken van het GEN te kennen. Het gaat hier niet alleen over het spoor, maar ook over tariefintegratie, over aanbodintegratie, over de rol die de MIVB, de TEC en De Lijn spelen. Dit verhaal is niet alleen een spoorverhaal. Ik hoor al ongeveer 20 jaar spreken over het GEN-project. Nu blijkt men er nog eens een paar jaar aan te plakken. Ik heb ook een beetje de indruk dat het interministerieel comité af en toe in een of ander café bij elkaar komt.

Die vragen zijn gesteld door de heer Dehaene. In de vorige legislatuur heb ik daar zelf veel vragen over gesteld. Ik heb vastgesteld dat men van alles zegt, maar dat dat dus niet werkt. Het GEN-project is inderdaad heel interessant. We spreken nu ook over GEN-projecten voor Antwerpen en dergelijke. Maar waar blijft de tariefintegratie bijvoorbeeld? In mijn vorig leven – dat is inmiddels 6 jaar geleden – was men met de tariefintegratie bezig. Dat is dus nog altijd niet rond. Daar moet eens flink aan getrokken worden.

Daarom vond ik deze vraag interessant, om eens een status quaestionis te krijgen. Wat zijn de knelpunten? Het gaat mij niet alleen over het verhaal van de Raad van State. De minister is nu helemaal teleurgesteld.

De heer Marino Keulen: Ik heb de bescheiden ervaring dat men dit in Brussel ten gronde niet wil. Men zegt daar dat die betere verdieners maar in Brussel zelf moeten komen wonen, dan wel dat zij voor hen de mobiliteit zouden faciliteren vanuit Vlaanderen naar hun gewest. Ik heb dat aan de toog al meermaals verteld horen worden. Ik stel op het terrein vast dat dit een processie van Echternach is. Als je praat over tariefintegratie, doe je dat inderdaad niet in een handomdraai, maar als je na 6 jaar moet vaststellen dat het nog nergens staat, moet je toch wel beginnen te denken dat men daar met andere prioriteiten zit. Ik heb mensen die het beleid in Brussel kennen, horen zeggen: “Als Vlamingen gemakkelijk in Brussel willen raken, dat ze hier dan komen wonen, punt.” Je ziet op het vlak van mobiliteit dat we daar gewoon niet vooruit raken. Dat lijkt mij een bevestiging van wat ik hier vertel.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, het is inderdaad spijtig dat we wat weinig vernomen hebben over het ruimere geheel, maar de minister heeft perfect geantwoord op de vragen die ik heb gesteld, dus maak ik daar geen probleem van.

Ik wil nog eens terugkomen op de suggestie die u zelf hebt gedaan in december om eens, zonder dat er een vraag over moet worden gesteld, een uiteenzetting te krijgen. We zijn hier toch met heel wat nieuwe parlementsleden. Binnenkort weten we ook wie de nieuwe bevoegde ministers zullen zijn op het federale niveau. Dan kunnen we eens kijken wat men er daar verder mee wil doen.

De voorzitter: Ik denk dat dat een interessante suggestie is. We zetten dat bij de regeling der werkzaamheden, dus dat komt later nog terug.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de werking van de overlegstructuren bepaald in de algemene overeenkomsten met betrekking tot de provinciale mobiliteitspunten

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, ik heb in februari ook al een vraag om uitleg gesteld over de werking van de provinciale mobiliteitspunten. Toen was de vraag

erop gericht aan te tonen dat de provinciale mobiliteitspunten eigenlijk nog niet heel veel effect gesorteerd hebben in functie van de doelstelling van duurzaam woon-werkverkeer, de creatie van meer bedrijfsvervoerplannen en meer plannen in het kader van het Pendelfonds.

Ik ben wat verder gaan grasduinen over die provinciale mobiliteitspunten. We weten al dat zij georganiseerd worden op twee verschillende niveaus. De Vlaamse en de provinciale overheid nemen voor 50 percent deel in de provinciale mobiliteitspunten. Beide moeten zorgen voor de aansturing van die mobiliteitspunten. In de overeenkomst tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de provinciebesturen met betrekking tot de provinciale mobiliteitspunten is in artikel 3.1.3 bepaald dat er drie overlegplatformen in het leven worden geroepen om dat overleg goed te kunnen laten verlopen, namelijk een Vlaams Forum, een provinciale stuurgroep en een provinciale klankbordgroep.

In de praktijk blijkt nu dat de aansturing van de provinciale mobiliteitspunten een pijnpunt is. Ik verneem dat de provinciale mobiliteitspunten meer geleid en gestuurd worden door het provinciebestuur, met de toezichthoudende gedeputeerde. Ik heb het gevoel dat de drie overlegstructuren die in het leven zijn geroepen, niet genoeg vanuit Vlaanderen worden gestuurd. Enerzijds blijkt het Vlaams Forum dode letter te blijven. Het zou volgens mijn inlichtingen nog nooit zijn samengekomen. Anderzijds kunnen we de vraag stellen of de voorziene vertegenwoordiging van de Vlaamse overheid in de provinciale stuurgroepen en de provinciale klankbordgroepen wel leidt tot een werkelijke Vlaamse aansturing van de mobiliteitspunten, in die zin dat ook de concrete beleidslijnen van Vlaanderen daar voldoende in worden meegenomen.

Minister, deelt u de analyse dat de aansturing vanuit de verschillende niveaus moeilijk ligt en dat een optimale aansturing niet gegarandeerd is door die drie overlegstructuren, die blijkbaar niet of nauwelijks samenkomen? Is er genoeg afstemming tussen het provinciale en het Vlaamse beleidsniveau? Kunt u al dan niet bevestigen dat het Vlaams Forum tot nog toe grotendeels dode letter blijft en ziet u daar redenen voor? Als dat effectief zo is, is dat forum dan wel nuttig? Is het realistisch dat het moet blijven voortbestaan, of kan dat worden herbekeken?

Deelt u mijn visie dat er, naast een evaluatie van de werking van het Pendelfonds, het best ook een evaluatie wordt gemaakt van de structuur, de werking en de beleidsmatige aansturing van de provinciale mobiliteitspunten? Ik stel vanuit deze commissie voor om daarover het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) te vragen, met in het bijzonder de vraag naar aanbevelingen ter verbetering van de werking van de provinciale mobiliteitspunten, om de finale doelstellingen inzake een duurzamer woon-werkverkeer, die zijn opgesteld bij de oprichting van de mobiliteitspunten, effectief te kunnen realiseren.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: De vraag rijst natuurlijk of de MORA daarmee belasten de zaken zal vergemakkelijken. Gezien het advies dat we deze ochtend hebben gehad, zal dat de zaken misschien nog bemoeilijken.

U weet dat mijn fractie er een groot voorstander van is dat de regie zeer sterk in handen van de overheid zou blijven, terwijl het beheer en de uitvoering uiteraard meer decentraal gebeuren. Die mobiliteitspunten genereren inderdaad niet de output die ze eigenlijk zouden moeten genereren. Ook kunnen er vragen worden gesteld bij de werking van het Vlaams Forum. We vragen ons af of dit vandaag, gezien de moeilijke conjunctuur, wel een kerntaak is. Daarom sluit ik me heel graag aan bij de vraag van mevrouw Smaers naar een evaluatie en een doorlichting. Als dit goed werkt, kan het zeker een meerwaarde hebben. Is dat echter niet het geval, dan moet deze regering andere prioriteiten stellen.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Ik wil me aansluiten bij de vorige vraagstellers. Als ik hoor welke structuren er zijn, stel ik in eerste instantie een interne staatshervorming voor, maar dit terzijde.

Ik heb er een aantal overeenkomsten met de provincies op nageslagen. Bijvoorbeeld in de overeenkomst met West-Vlaanderen is uitdrukkelijk bepaald dat die overeenkomst geldt voor een periode van 3 jaar. Wordt ze uiterlijk een jaar voor het verstrijken van die periode niet opgezegd, dan wordt ze opnieuw automatisch verlengd, met 3 jaar. Minister, is er een stilzwijgende verlenging of een opzegging van die overeenkomst gepland?

Minister, toen mevrouw Smaers hierover op een vorige commissievergadering al enkele vragen heeft gesteld, hebt u duidelijk gezegd dat het ging over goede suggesties en dat u die in overweging zou nemen. Dan ging het onder meer over het inbouwen van stimulansen om iedereen beter met elkaar te laten overleggen en meer betrokkenen in te schakelen. Is er al een overleg geweest? Hebt u daar al iets mee kunnen doen?

Er is blijkbaar een heel groot verschil qua werkingsmiddelen tussen de diverse provincies. Kunt u dat verklaren? Hebt u daar een zicht op? Ik weet dat een heel groot deel, alleszins 50 percent, door het Vlaamse Gewest wordt gefinancierd, met een maximum van 72.000 euro per provincie per jaar. Dat is toch behoorlijk veel. Er is een heel groot verschil met wat uiteindelijk wordt aanbesteed, met wat uiteindelijk al dan niet wordt gebruikt. Kunt u daar misschien wat verduidelijking over geven?

Die mobiliteitspunten zijn heel autonoom als het gaat over de manier waarop ze zichzelf promoten. Ik vraag me af op welke wijze er goede praktijken kunnen worden uitgewisseld, zodat alleszins geen dure budgetten tweemaal worden uitbesteed voor hetzelfde.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik dank de leden voor hun talrijke vragen over een materie die mij ook erg interesseert. Mevrouw De Ridder, het zal u verheugen dat over de manier waarop we daar in de toekomst mee omgaan, momenteel wordt gediscussieerd in het kader van de beheersovereenkomst. Daarom heb ik bevestigend geknikt toen u uw betoog hebt gehouden. We moeten echt bekijken wat de kerntaken zijn en wat de meerwaarde is. Mevrouw Smaers, die screening gebeurt nu. Uw vragen zijn zeer pertinent, net als die van mevrouw De Wit. Ik zal proberen de stand van zaken te geven, maar ik kan nog niet vooruitlopen op de eindconclusie. Gisteren was er opnieuw een discussie over de vraag hoe we daarmee in de toekomst omgaan. Zowel wat de spreiding als het inzetten van het budget en het al dan niet slagen betreft, is er een enorm verschil tussen de provincies onderling.

Op papier is de intentie zeer goed. Die provinciale mobiliteitspunten zijn opgericht in 2007. Ze zijn dus nog jong. We moeten dus opletten. We mogen niet iets weggooien voor het de kans heeft gehad te bloeien. Die overeenkomsten zijn afgesloten tussen het Vlaamse Gewest, De Lijn en de provinciebesturen en lopen tot 2013. Ze moeten 1 jaar op voorhand worden opgezegd, anders worden ze stilzwijgend verlengd.

In de overeenkomsten worden de doelstellingen bepaald. Ik geef ze nogmaals. De provinciale mobiliteitspunten fungeren als backoffice, dus als centraal aanspreekpunt voor bedrijven, scholen en organisatoren van evenementen, waardoor ze de denktank moeten vormen waarbinnen nieuwe, innovatieve projecten op maat worden uitgewerkt, in functie van de organisatie van het woon-werkverkeer. Ze zouden ook allerhande potentiële projecten met betrekking tot woon-werkverkeer moeten vergemakkelijken.

Ze hebben ook een aantal expliciete taken in het kader van het Pendelfonds, dat toch wel heel interessante projecten bevat. Die zouden ook fungeren als frontoffice, als een uniek loket voor individuele vragen van het grote publiek. Die frontoffice moest worden uitgebouwd via de samenwerking met De Lijn. Tot op vandaag is dat echter enkel het geval in de provincie

Antwerpen. Daar heeft die frontoffice een fysieke invulling gekregen via de Slimwegwinkel op de Rooseveltplaats.

De investeringen qua personeel en logistiek wegen totaal niet op tegen de meerwaarde van een fysiek uitgebouwde frontoffice. Daarom werd beslist om die frontoffice in Antwerpen te heroriënteren van een hoofdzakelijk personele invulling van de loketten naar een digitale invulling via de slimwegwebsite. Voor de andere provincies wordt enkel ingezet via de slimwegwebsite.

In mijn beleidsnota heb ik gewezen op het strategisch belang van bedrijfsvervoerplannen en van de ondersteuning van heel concrete projecten. In het regeerakkoord wordt ook gesproken over het duurzaam maken, over de betere uitbouw van het vervoersmanagement en de toepassing daarvan. De activiteiten van die mobiliteitspunten sluiten aan bij de algemene principes. Daarover kan dus geen betwisting bestaan. Binnen de mogelijkheden die ze hadden in het verleden, werd geprobeerd een actief beleid te voeren. De screening is bezig. Er werden een aantal infosessies georganiseerd bij bedrijven, er waren individuele bedrijfsbezoeken bij werkgevers, werknemersorganisaties, bij intercommunales. Er werden mobiscans gemaakt, netwerken ingeschakeld, beurzen georganiseerd. Het is niet onbelangrijk dat er een stand is inzake de mobiliteit met informatie over woon-werkverkeer. Ik heb al een overzicht van de projecten gegeven naar aanleiding van een antwoord op schriftelijke vraag met nummer 577. Als u meer wilt weten, kunt u dat daar terugvinden.

Mevrouw Smaers, de mobiliteitspunten zijn vandaag zeer beperkt bemand. Zo staan 0,8 voltijdsequivalenten (VTE) in voor de werking van het mobiliteitspunt in Vlaams-Brabant en 1,5 VTE voor de werking ervan in Oost-Vlaanderen. Als men meer doet, is er ook meer nodig. Er is een ongelijkheid omdat de provincies er anders mee omspringen. De VTE binnen de vijf provinciale mobiliteitspunten zijn helemaal niet op identieke wijze ingevuld. Voor de backoffice zijn er: 1,9 VTE in Antwerpen, 2 VTE in Limburg, 1,5 VTE in Oost-Vlaanderen, 0,8 VTE in Vlaams-Brabant en 3 VTE in West-Vlaanderen. Het initiatief ligt volledig bij de provincies. Het Vlaamse Gewest financiert de punten voor 50 percent, met een maximum van 72.000 euro per provincie per jaar. De heterogene invulling leidt tot een zeer heterogene werking van de onderscheiden provinciale mobiliteitspunten. Men kan 0,8 VTE totaal niet vergelijken met 3 VTE. Het ene staat onlosmakelijk in verband met het andere.

Het klopt dat het Vlaams Forum tot op heden nul keer is samengekomen. De provinciale stuurgroepen en provinciale klankbordgroepen zijn echter wel op regelmatige basis samengekomen. Het is binnen de provinciale stuurgroep dat de beleidslijnen voor de backoffice worden bepaald. De Vlaamse overheid is vertegenwoordigd in de provinciale stuurgroep om de aansturing te garanderen. We zien echter dat dat zeer heterogeen is.

Al die elementen hebben me ertoe aangezet om een zeer kritische screening en evaluatie te laten maken van de werking van de provinciale mobiliteitspunten. Bij de aanhef heb ik al gezegd dat er nu al een aantal overlegmomenten hebben plaatsgevonden. Ze zullen op korte termijn uitmonden in een rondetafelconferentie waarop de stakeholders een eindevaluatie zullen maken van zowel de provinciale mobiliteitspunten als van het Pendelfonds. Die twee gaan samen. Op die conferentie kan ook gediscussieerd worden over al die andere elementen, die hier trouwens ook al aan bod zijn gekomen. Ik denk aan het organiseren van het woon-werkverkeer. Het is evident dat de MORA een belangrijke rol zal spelen tijdens die conferentie. Ik wil gerust een formele vraag om advies stellen, maar bij die conferentie is er een eindevaluatie. In dat document zal staan wat de plus- en minpunten zijn. Daarna kunnen we beslissen over het voortbestaan van de provinciale mobiliteitspunten. Op een moment dat er discussies worden gevoerd over de kerntaken van De Lijn en de beheersovereenkomst, moet ook daarover worden gedebatteerd. Het is niet evident dat alles zal blijven zoals het is.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, begrijp me niet verkeerd. De doelstelling en de uitgangspunten van die mobiliteitspunten zijn goed. De zorg is terecht. Gelet op de budgetten, het personeel dat wordt ingezet en de resultaten inzake effectieve bedrijfsvervoerplannen die daar tegenover staan, is de vraag echter terecht of dat niet beter kan. We zouden een gedegen advies moeten krijgen over hoe dat verbeterd kan worden, hoe de structuur geoptimaliseerd kan worden. Ik ben blij dat u een evaluatie zult doorvoeren. Het is best de resultaten af te wachten vooraleer beslissingen te nemen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Als ik het goed heb begrepen, wordt vanaf nu gewerkt met die slimwegwebsite. Betekent dat dat de huidige frontoffice op termijn volledig wordt vervangen door een slimwegwebsite? Het zou nuttig zijn dat de commissie het advies vraagt van de MORA.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Minister, ik wil even terugkomen op die werkingskosten. U zegt dat die gerelateerd zijn aan het personeelsbestand. Grotendeels zal dat wel kloppen, maar dat kan toch niet de enige reden zijn. In Limburg zit men bijvoorbeeld boven het dubbele van het maximumbedrag. Als we dan kijken naar het personeelsbestand, dan is dat niet extreem hoog. De evaluatie op dat punt zou toch wel nuttig kunnen zijn.

Als we dan toch kijken naar het personeelsbestand, vind ik 0,8 VTE voor Vlaams-Brabant bijzonder weinig. Als er één plaats is waar men zou denken dat het nuttig is, dan is het daar wel. Een stimulans zou daar toch wel echt nuttig kunnen zijn.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik denk dat alle sprekers terechte aandachtspunten naar voren hebben geschoven. Ik heb daarnet al geprobeerd een aantal zaken te verduidelijken.

De evaluatie wordt niet opgezet. Die is namelijk al volop bezig en gaat zelfs in de richting van de eindfase. Iedereen heeft een inbreng. De uitgangspunten blijken goed te zijn. In Antwerpen is de fysieke context door een digitale context vervangen. De kosten waren immers te hoog. Ze wogen niet op tegen de output.

Of Slimweg zal blijven zoals het is, is momenteel nog niet zeker. Het is onze doelstelling het allemaal wat effectiever te maken. Dit betekent dat we op de best mogelijke manier in werkgerelateerd duurzaam vervoer moeten investeren. Uit de kritische screening kan voortvloeien dat een bepaalde vorm blijft bestaan. We moeten die discussies rustig afronden. Dat zal tot een rondetafel leiden. Op dat ogenblik kan alles wat is gebeurd, ook op financieel vlak worden uitgeplozen. Ik heb die balansen en rekeningen nu niet bij me. Vooraleer we een stap in de richting van het nieuwe of van het behoud van het oude zetten, moeten we voldoende kritisch evalueren wat goed of slecht is gelopen.

De Vlaamse overheid is in de provinciale mobiliteitspunten vertegenwoordigd. Ik vind het evident dat we daar de homogeniteit proberen te bewaken. Ik stel vast dat dit niet is gebeurd. Ik vraag me af hoe die diversiteit zodanig is kunnen groeien. Misschien is het een fout geweest de mastergroep nooit samen te roepen. Al die zaken worden nu in elk geval bekeken. We proberen ook onszelf kritisch te bekijken. We hebben hierbij een doel voor ogen. We moeten efficiënter omgaan met de grote noden in alle provincies en dus uiteraard ook in Vlaams-Brabant.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

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, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ontubbeling van de zeesluizen

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, ik hoef het Vlaams regeerakkoord natuurlijk niet te parafraseren of voor te lezen, maar ik zal dat natuurlijk wel doen. In het Vlaams regeerakkoord staat letterlijk dat zal worden gezorgd “voor een optimalisatie en betere benutting van de infrastructuur en de ontsluiting van het hinterland van onze zeehavens en waterwegen.” Het gaat hier meer bepaald om de zeesluizen van Antwerpen Linkeroever, Gent-Terneuzen en Zeebrugge.

In de beleidsnota komt dit punt uiteraard ook aan bod. Daarin stelt de minister dat de ontubbeling van de sluizen van Terneuzen, de Waaslandhaven en Zeebrugge zal worden voorbereid en gerealiseerd.

De vorige Vlaamse Regering heeft dit project mee opgestart en heeft hiervoor de nv Vlaamse Havens opgericht. Binnen dit agentschap zou voor elke afzonderlijke zeesluis een afzonderlijke dochteronderneming worden opgericht. Die dochterondernemingen zouden voor de financiering en de coördinatie instaan. De havenbesturen zouden een vergoeding voor het gebruik van de infrastructuur betalen.

Ik overloop even de oorspronkelijke timing. De startnota voor de sluis in Antwerpen dateert van 2004. In 2005 is het studieprogramma goedgekeurd. In de periode 2006-2007 zou een detailontwerp worden opgemaakt. In 2007 zou een keuzescenario worden opgesteld. Eind 2007 zou de bouw worden gestart. In 2013 zou de tweede sluis voor de Waaslandhaven in dienst worden genomen.

Naar aanleiding van enkele vragen om uitleg is hierover in 2010 een debat gevoerd. De minister heeft toen verklaard dat die timing niet langer haalbaar is en dat het kader zo snel mogelijk moet worden vastgelegd. Even later heeft ze hieraan toegevoegd dat het sluisproject in Antwerpen zeer goed is gedefinieerd en dat de bouwaanvraag is ingediend. Dit betekent echter dat ook over de afbakening en de financiële inbreng een akkoord moet worden gesloten. Daarnaast moet er natuurlijk ook geld voor de sluizen in Gent en Zeebrugge zijn.

Nadien is tijdens verschillende vergaderingen geopperd dat een akkoord nakend zou zijn. Eind april 2010 is verklaard dat het dossier tijdens een vergadering op het hoogste niveau zou worden gefinaliseerd. Verschillende bronnen opperen dat een akkoord over de financiering en over de nieuwe streefdatum voor de bouw van de drie zeesluizen is bereikt of zal worden bereikt. Mijn eerste vraag is natuurlijk of dit klopt.

Jammer genoeg circuleert ondertussen een document waarin over een nieuwe timing wordt gesproken. Dat betekent dat mijn eerste vraag in feite al achterhaald is. Blijkbaar is het akkoord helemaal niet zo nakend meer. Er is sprake van een nieuwe timing en van een nieuw vervolgtraject. Het laatste nazicht en de goedkeuring van het bestek zouden midden 2010 plaatsvinden. Het bestek zou in augustus 2010 worden gepubliceerd. De aanbesteding zou in december 2010 volgen. In maart 2011 zouden de inschrijvingen worden geëvalueerd. In juni 2011 zou de gunning volgen. In augustus 2011 zou dan de eerste spade in de grond worden gestoken. Minister, u kunt zelf ook de rekensom maken: dat is 4 jaar later dan oorspronkelijk in de timing was voorzien. Men voorziet nu de indienstneming van de sluis in december 2015.

Wat is de stand van zaken voor de drie dossiers? Hoever staat men met de finalisering van de financiering? Kunt u bevestigen dat men naar december 2015 streeft, wat dan begin 2016 zal worden, voor de indienstneming van de tweede sluis? Hoe verklaart u dat, als men oorspronkelijk de start van de bouw voorzag in 2007 en de oplevering in 2013, men nu een

nieuwe timing vooropstelt van de start in 2011 en de oplevering in december 2014? Welke elementen zijn er voorhanden om in de schatting van de oplevering te gaan van 6 jaar bouw naar 4 jaar bouw? Dat is 30 percent minder tijd. Hoe verklaart u dat die timing niet alleen naar achteren schuift, maar ook aanzienlijk korter wordt?

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Voorzitter, minister, we hebben daar op 8 oktober 2009 al uitvoerig over gedebatteerd in deze commissie.

Maar vooraf moet iets mij toch van het hart. Ik ben een eenvoudig, niet-cumulerend parlamentslid. Maar ik voel mij gediscrimineerd. Onder paars werden de parlementsleden uit alle intercommunales, bestuursorganen en dergelijke gebonjourd. Uit alles. Men zei dat een parlamentslid niet in een bepaalde instelling kon zitten, want dan is hij rechter en partij. Dat is allemaal goed en wel maar, voorzitter, ik stel vast dat mevrouw De Ridder hier met een nieuw document komt. Is dat een document van de raad van bestuur waar u in zit, mevrouw De Ridder? U bent toch bestuurder van de haven van Antwerpen? En geldt dat ook niet voor de heer Penris?

Wij spreken hier over timing, en dus zou het goed zijn dat dit document als bijlage bij het verslag kan worden gevoegd. Zo weten wij waarover wij praten. Ik voel mij als parlamentslid gediscrimineerd. De ene spreekt hier vanuit zijn hoedanigheid als lid van de raad van bestuur van een bepaald bedrijf dat afhankelijk is van veel geld. Een parlamentslid kan niet in de raad van bestuur van De Lijn zitten omdat hij rechter en partij is, maar hij kan wel in een havenbestuur zitten, dat over nog grotere middelen vanuit de Vlaamse Regering kan beschikken. Je kunt daarover discussiëren. Ofwel krijg je alle informatie, ook de parlementsleden die niet in een raad van bestuur zitten, ofwel moeten alle parlementsleden eruit zodat hier met gelijke wapens kan worden gestreden.

In welke hoedanigheid zit men hier? Namens de haven van Antwerpen of als parlamentslid met een controlerende functie? Voorzitter, dit is een fundamenteel probleem. Wij moeten hierover op de een of andere manier duidelijkheid brengen. Dit is discriminatie. En ik vraag uitdrukkelijk dat ik dat document, waar men hier uitdrukkelijk naar verwijst, kan hebben. Ik wil dat echt hebben. Ik wil het zien. Als men praat over termijnen, dan moet men ons dit document geven. Anders kun je hier die vraag niet stellen. Voorzitter, ik vraag het u uitdrukkelijk. Ofwel zit men overal in, ofwel zit men nergens meer in. Dat is een vraag die cruciaal is voor ernstig parlementair werk.

Nu over de grond van de zaak. Minister, ik stel enkele bijkomende vragen. In de vorige discussie hadden we het over de ESR-neutraliteit. Is die zaak nu al uitgeklaard, of is men daarmee bezig? Dat is toch cruciaal in dit dossier. Men heeft het altijd gehad over een gelijke behandeling van alle havens. Behoudt men dit? Zijn er andere pistes? Hoe zit het daarmee?

En ten slotte, al zit ik niet in de raad van bestuur van de haven van Zeebrugge: ik heb wel interesse voor de problematiek van Zeebrugge. Daar heeft men ook een zeesluisdossier. Men heeft er nog niet, zoals in Antwerpen, een bouwvergunning. Bent u op de hoogte of men daar op schema zit? Er zitten hier een aantal indieners van het decreet dat dit alles moest mogelijk maken. Kan men in deze legislatuur een aantal punten realiseren?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik volg de heer Decaluwe als hij zegt dat het voor hem een principiële bekommernis is. Hij zegt dat hij het moeilijk heeft met het feit dat sommige parlementsleden ook een uitvoerend mandaat bekleden in een aantal afgeleide organen van gemeentelijke organen. Ik stel voor dat we dat dan doortrekken en ons bezinnen over de cumul van bestuurlijke mandaten in het algemeen. Dan heb ik het ook over de cumul van burgemeesters en schepenen die ook over informatie beschikken waar een gewoon parlamentslid niet altijd

over beschikt en die ook in een aantal dossiers rechter en partij zijn. Maar dit terzijde. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe en mevrouw Annick De Ridder)*

Dat is niet iets anders, dat is identiek hetzelfde, maar dat ligt voor u iets moeilijker.

Ik heb ook geen interne stukken nodig van mijn raad van bestuur om vragen als deze te stellen of minstens mee te ondersteunen omdat we dit dossier al lang genoeg opvolgen. Vorig jaar rond deze tijd, of iets vroeger, hebben we het Sluizendecreet goedgekeurd. De heer van Rouveroy was hier toen in een andere hoedanigheid aanwezig als een van de experts die het standpunt van de havens kwam verdedigen. Toen reeds waarschuwden de havens ervoor dat er wel eens problemen zouden kunnen opduiken als men de lastenverdeling van dit verhaal zou moeten opmaken. U herinnert zich de vraag van de havens om duidelijk af te spreken wie welk percentage voor zijn rekening moet nemen, om de havenbedrijven niet te veel belasten en om het aandeel van de havenbedrijven op dezelfde lat te leggen en te egaliseren op 15 percent. Deze suggestie werd door een aantal havens gemaakt. We hebben dat proberen decretaal te vertalen. De parlementaire meerderheid van toen wilde van die visie niets weten. Dat was haar verantwoordelijkheid op dat moment.

Minister, wij blijven dat dossier opvolgen. Er is in de regeringsverklaring over het sluizen-dossier gesproken. Er zijn bij herhaling in deze commissie vragen over gesteld, zonder dat daar ambtelijke stukken vanuit welk havenbedrijf dan ook over werden verspreid. Ik denk dat het onze taak is om dit soort belangrijke elementen te blijven opvolgen. Minister, ik heb u daarstraks horen meedelen dat er nog niets in de begrotingsposten staat ingeschreven wat die sluizen betreft. We hebben in centen voorzien, maar die begrotingspost hebben we nog niet geopend, wat dus betekent dat er nog geen akkoord is en dat u dat akkoord binnen de door uw begroting gedekte termijn ook niet verwacht. Dat is duidelijk. Ik hoop maar één ding, namelijk dat de problemen die aan de grondslag liggen van het uitblijven van een beslissing in dezen, niets te maken hebben met een aanhoudend debat over de verdeelsleutel, want dat zou ik bijzonder pijnlijk vinden. Dan hebben we als parlementsleden tijdens de vorige legislatuur een kans laten liggen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, in verband met de sluizenfinanciering gaat het over grote bedragen. Voor de verbetering van de maritieme toegankelijkheid van de Antwerpse haven alleen al spreekt men over een bedrag van 640 miljoen euro. Als we alle bedragen samen tellen, ook voor de havens van Gent en Zeebrugge, spreken we over een bedrag van 2 miljard euro.

De reden waarom we zelf een parlementair initiatief hebben genomen, is dat we voor het basisdecreet, het Havendecreet, waarvoor we voor 100 percent instaan voor basis-infrastructuur, met de beschikbare Vlaamse middelen niet toekwamen. Daardoor hebben we het initiatief genomen om de spelregels te wijzigen. Vervolgens heeft de Vlaamse Regering, nadat het voorstel van decreet werd goedgekeurd, vrij snel de nv Vlaamse Havens opgericht. Er was ook voorzien dat er vervolgens dochters zouden worden opgericht, één per haven.

Na de hoorzitting, waar de heer Penris naar heeft verwezen, hebben we besloten dat een responsabiliseringsbijdrage bij elke haven zou worden gevraagd. We zouden ook kijken of er met het principe van 'level playing field' rekening zou worden gehouden, alsook met de ESR-neutraliteit. De vraag die mevrouw De Ridder stelt, is bijna een jezuïetenvraag, want ze weet perfect wat de stand van zaken is omdat ze die bevoorrechte informatie heeft vanuit het havenbedrijf. Ze weet dat op dit moment de besprekingen bezig zijn over de subsidie-overeenkomsten en de concessieovereenkomst. Gelet op de grootteorde waarover we spreken, denk ik dat het goed is dat wanneer die overeenkomsten afgerond zijn, er kan worden teruggekoppeld. Dan kunnen wij toetsen of daadwerkelijk rekening is gehouden met de principes waarin we hebben voorzien bij de aanpassing van het Havendecreet.

Minister, ik heb een bijkomende vraag over de wijze waarop in de toekomst vanuit de nv Vlaamse Havens en haar dochters die zullen worden opgericht, zal worden gerapporteerd aan het Vlaams Parlement. Moeten wij die zaken bekijken als een groot infrastructuurwerk en zal via die weg naar hier worden gerapporteerd, of is er een andere wijze van rapportering naar de commissie?

De voorzitter: De heer Martens heeft het woord.

De heer Bart Martens: Ik herinner me nog heel goed de hoorzittingen die tijdens de vorige legislatuur hebben plaatsgevonden over het Sluizendecreet, de wijziging van het Haven-decreet. Niet alleen de havenautoriteiten zijn hier toen uitgenodigd, maar ook het Vlaams Kenniscentrum PPS van de Vlaamse Regering.

Ik herinner me zeer goed dat de vertegenwoordiger van dat kenniscentrum zeer kritische opmerkingen maakte over de mate waarin dit conform de ESR-regels kon worden opgezet. U zei dat de constructies zoals ze nu voorliggen, heel moeilijk buiten de begroting te houden zijn. Als je dat buiten de begroting houdt, dan zal het vehikel dat investeert in die nieuwe infrastructuur en de exploitatie voor zijn rekening neemt, toch een zeker operationeel en financieel risico moeten dragen, wat niet evident is.

Minister, in hoeverre is dat al verder onderzocht? In heel de Oosterweelaffaire is dat ook een punt dat blijkbaar niet gemakkelijk is uit te klaren. Eurostat blijft daarover problemen maken bij de Oosterweelverbinding. Dat moet hier dus ook een punt van zorg zijn. We moeten proactief zoeken naar scenario's waarbij we die investeringen wel buiten de begroting houden. Hoe ver staat het daarmee, minister? Welke constructie wordt opgezet? Zijn er al afspraken met de Europese instanties om na te gaan in welke mate dat conform de ESR-regels buiten de begroting kan worden gehouden?

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Door de opmerkingen van de heer Penris moet ik toch even iets zeggen. Ik denk dat ik dat mag doen, ook in naam van de heer Roegiers. Toen de verschillende havenbesturen hier vorig jaar het woord mochten nemen, was er een 'pax christi' met betrekking tot de bijdrages die de havens zouden leveren. De heer Penris heeft die 'pax christi' niet echt goed vertaald. Die bestond erin, en dat blijft tot vandaag ongewijzigd, dat de havenbesturen bereid zijn om bij te dragen voor een bedrag variërend van 0 tot 15 percent. Dat woord 'variërend' is enorm belangrijk. De 15 percent geldt voor Antwerpen. Dat is de maximumfactuur die Antwerpen wil oprapen. Het woord 'variërend' bedient de havens van Gent en Zeebrugge. Het was niet 15 percent voor allemaal.

Ik begrijp de ergernis van mevrouw De Ridder en alle anderen die bezorgd zijn over de haven van Antwerpen. We weten heus wel dat de gesprekspartner op dit ogenblik aan de overzijde van de tafel ontbreekt. De Nederlandse regering is gevallen. De verkiezingen staan voor de deur. Vervolgens zullen we hopelijk zo snel mogelijk een nieuwe bevoegde minister of staatssecretaris hebben met wie we verder kunnen onderhandelen. Ik mag hopen dat de akkoorden die we hadden vooropgesteld tegen juni van dit jaar, alsnog gesloten kunnen worden tegen december van dit jaar.

Maar wat de haven van Antwerpen betreft, is er geen regering gevallen. De federale wel, maar die heeft er gelukkig niets mee te maken. De Vlaamse Regering is bevoegd. Ik begrijp dus dat mevrouw De Ridder een lijst maakt van alle data die al zijn verstreken en niet zijn gehaald. Het wordt langzamerhand heel dringend dat de haven van Antwerpen de sluis waarop ze recht heeft, ook krijgt, en in navolging daarvan ook de havens van Zeebrugge en Gent.

De voorzitter: Daarmee is bewezen dat het een goede vraag is van mevrouw De Ridder.

Ik wil wel ingaan op de suggestie van de heer de Kort. Als wij van de regering regelmatig een voortgangsrapportage zouden krijgen over een aantal grote infrastructuurwerken, en de regering heeft zich daartoe geëngageerd, zou u niet voortdurend vragen hoeven te stellen. Ik

heb dat ook in het beleidsplan gezet. Als u in Nederland wilt weten wat de stand van zaken is van de IJzeren Rijn, ook op het Belgische grondgebied, gaat u naar de website van het Nederlandse Ministerie van Verkeer en Waterstaat en kunt u perfect zien hoe het ervoor staat. Als ik dat in België wil weten, moet ik elke keer een vraag stellen aan de minister.

Deze werken gaan toch over een paar miljard euro. Het zou toch interessant zijn om te weten wat de voortgang is. We moeten eens kijken wat we doen met de suggestie van de heer de Kort. Vindt u dat dat niet moet gebeuren, mij niet gelaten, maar dan moeten we om de 2 maanden vragen stellen aan de minister.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik heb hier geen nota van een raad van bestuur. Dat is mijn taak niet. Ik kan de correctheid van citaten niet controleren. Daarover ga ik me niet druk maken.

De heer de Kort heeft nadrukkelijk gesteld dat het een initiatief was van het Vlaams Parlement om de nv Vlaamse Havens op te richten. Het is de taak, de verantwoordelijkheid en de opdracht van de Vlaamse Regering om er nu voor te zorgen dat alles geoperationaliseerd wordt.

Collega's, u mag mij elke maand een voortgangsrapportage vragen. Als er in het verslag van een of ander organisme staat dat er een beslissing naakt, sorry, maar ik kan onmogelijk vandaag zeggen dat we op die datum hebben vergaderd, dat ik heb voorgesteld om het zo te doen, en dat was het schema van de haven van Antwerpen en zij willen dat het zo snel gaat en dat zie ik misschien wel zitten. Dat kan niet, zeker niet in een dergelijk dossier waarin de ESR-neutraliteit een bijzonder belangrijk probleem is, net als de btw-ruling. De ESR-neutraliteit vind ik het belangrijkste dat we moeten proberen te bewaken. Daarom hebben we in de vorige legislatuur deze formule gekozen.

Wat de organisatiestructuur betreft: het decreet is goedgekeurd. Maar daaruit mag niemand besluiten dat op dat ogenblik alle informatie klaar en duidelijk voorhanden was om onmiddellijk te operationaliseren en de verschillende projecten in uitvoering te brengen.

Het klopt, zoals de voorzitter zegt, dat het wel nuttig is om te weten of er vooruitgang is geboekt, ook procedurematig. Ik probeer kort een stand van zaken te geven. Voor de tweede sluis Waaslandhaven is er een stedenbouwkundige vergunning verkregen op 12 februari en een milieuvergunning op 18 maart. Op dit ogenblik wordt de aanbestedingsbundel door het departement MOW in overleg met het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen afgewerkt. Men is daar hard aan bezig om ervoor te zorgen dat het klaar en duidelijk in elkaar zit.

Wat Zeebrugge betreft, mijnheer Decaluwe, kadert de sluis in het veel grotere dossier van het SHIP-project. Daar ligt het kennisgevingsdossier voor het project-MER momenteel ter inzage. Dat moet sowieso worden opgemaakt. Pas daarna zal een stedenbouwkundige vergunning kunnen worden aangevraagd. Ook daar wordt heel hard aan gewerkt. Het GRUP is goedgekeurd. Het schema dat we voor ogen hebben, wordt dus gerespecteerd.

Wat Terneuzen betreft, verwijs ik naar de woorden van de heer van Rouveroy. Er is een business case uitgewerkt. Ik heb hier ook gezegd dat dit zou gebeuren. Men zou onderzoeken hoe het model precies in elkaar zit. Het was een extra element in de onderhandelingen, en de meest recente onderhandelingsessie vond op 14 maart 2010 plaats. De boodschap is in elk geval duidelijk. In de contacten met Nederland, die ook door de minister-president worden onderhouden, wordt het belang van dit dossier voor Vlaanderen benadrukt.

Het gaat niet zomaar om een sluisje, maar om een complex dossier waarbij verschillende voorwaarden en criteria moeten worden gerealiseerd. Ik heb dit reeds in vroegere toelichtingen geduid, maar geef graag nog eens de belangrijkste uitgangspunten mee. De financieringsstructuur moet de snelst mogelijke realisatie van de drie beoogde sluisprojecten op een realistische wijze mogelijk maken. Dat betekent wel niet dat ze alle drie tegelijk

moeten worden uitgevoerd. Wie de vergunningstrajecten bekijkt, stelt vast dat Antwerpen al een bouw- en milieuvergunning heeft, maar Zeebrugge nog niet en Gent staat zelfs nog verder. De ene financieringsformule mag de andere niet hypothekeren, wat niet betekent dat we Antwerpen niet vooruit kunnen helpen.

Twee: de financiering moet op een ESR-neutrale wijze kunnen gebeuren; de heer de Kort was op dat punt erg duidelijk. Drie: de financieringsstructuur moet ook toelaten een btw-rulingaanvraag in te dienen voor het verkrijgen van btw-recuperatie. Dat is erg belangrijk. Op dat vlak hebben de administratie en het Havenbedrijf belangrijke stappen vooruit gezet. Vier: de financiering moet voldoen aan gelijke werkingsvoorwaarden. Het level playing field moet voor iedereen gelijk zijn, maar daarbij moet rekening worden gehouden met de financiële draagkracht van elk betrokken havenbedrijf. Dat is gemakkelijker gezegd dan gedaan. Er is al veel overlegd, ook met mij. Volgende week is er een nieuw overleg met de drie havens om inzake de financiering een en ander uit te klaren. Wij werken erg intens aan dit dossier.

De heer Martens vroeg of er al alternatieven zijn bestudeerd. Inderdaad, maar na alle pro's en contra's te hebben bekeken en rekening houdend met wat in de vorige legislatuur is goedgekeurd – het Special Purpose Vehicle (SPV), de nv Vlaamse Havens, de dochtervennootschappen, en dat gaat voor de drie havens op – is dit een transparante, goede formule waar we kunnen mee werken.

Vandaag is er nog geen globaal akkoord over de financiering. Dat is evident. Er zijn streefdata voor de opstart van de verschillende projecten. Als Antwerpen een bouw- en een milieuvergunning heeft in 2010, dan kan men niet in 2007 beginnen. Wat de uitvoering betreft, bepalen de streefdata voor de opstart in hoge mate de financieringssleutels. Pas als we weten wanneer iets kan gebeuren, kunnen we nagaan wie wat kan betalen. Op dit ogenblik wordt daarover gesproken. Er is een voorstel over hoe we dat globaal kunnen oplossen. De situatie van Antwerpen is de meest comfortabele, want voor Antwerpen bestaat een duidelijk gedefinieerd project. Voor Zeebrugge echter moet nog een project-MER worden opgemaakt. Hoe dat daar met de vergunningen zit, moet nog worden uitgeklaard.

Maar als we nu de vastlegging van de financieringsprincipes voor Antwerpen doen, dan moeten we dat ook nu al voor Zeebrugge en Gent proberen te doen. Voor Zeebrugge en Gent zal dat nog niet erg gedetailleerd kunnen gebeuren; dat zal veel later moeten gebeuren. Die vastlegging kan al gebeuren, en de val van de Nederlandse regering heeft daar geen invloed op. Het is een belangrijk dossier. Ik ken de noden van de drie havens. Het ongeduld van Antwerpen is terecht, en dat geldt ook een beetje voor de andere havens. Het is belangrijk dat we deze legislatuur op dat vlak belangrijke stappen vooruit kunnen zetten. Niemand pleit tegen de sluizen; iedereen is voor. Het moet wel op een goede manier gebeuren. We mogen niet bang zijn voor mogelijke problemen. Het komt erop aan zo verantwoord mogelijk ermee om te gaan en de juiste keuzen te maken.

Ik hoop dat we in de komende weken de grote knopen kunnen doorhakken. De Vlaamse Regering zal daarin ook haar zeg moeten doen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik dank u voor uw antwoord, minister.

Eerst een woordje over de informatie op zich, mijnheer Decaluwe. Kijk naar die nieuwe data. Er werd – de heer Penris kan dat bevestigen – zowel op de raad van bestuur als in de commissie verwezen naar presentaties. Ik heb die niet. Ik heb geciteerd uit mijn eigen notulen. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

De schepen van de Haven in Antwerpen is u welbekend, het is Marc Van Peel, een toegankelijk persoon. U kunt hem zeker bellen om informatie over de haven. Ik zou u die documenten graag bezorgen, maar ik heb ze niet, ze zijn vertrouwelijk, denk ik.

De heer Jan Penris: Sommigen hebben ze wel.

Mevrouw Annick De Ridder: Sommigen hebben ze al, ja. *(Rumoer)*

Dat zijn documenten, dat zijn presentaties. Die circuleren. Heb ik die? Nee! Ze zijn op de raad van bestuur geweest en in een commissie van de stad Antwerpen. *(Opmerkingen)*

De voorzitter: Zeg eens wat u vindt van het antwoord van de minister. *(Rumoer)*

Mevrouw Annick De Ridder: Ik wil dat rechtzetten. Vraag gerust aan uw CD&V-vertegenwoordigers in de raad van bestuur of ze dat kunnen bevestigen.

De heer Dirk de Kort: U was daarnet aan het citeren. U liegt.

De voorzitter: Ja maar, ja maar, dat is wel een persoonlijk feit.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat is wel een zware beschuldiging, hé. Er zijn documenten. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Dat zijn documenten, presentaties die worden gegeven, waar ik uit citeer, ja.

De voorzitter: En nu gaat u reageren op het antwoord van de minister.

Mevrouw Annick De Ridder: Het lijkt me niet zo moeilijk om die documenten of informatie bevestigd te krijgen.

Mijnheer de Kort, u hebt het over een belerend toontje en over een jezuïetenvraag. Al die termen kunnen de harde, naakte waarheid natuurlijk niet verhelen. En dat is dat in de oorspronkelijke timing werd gezegd dat de werken zouden starten in 2007 en dat ze in 2013 afgelopen zouden zijn. *(Opmerkingen)*

U kunt dat belerend noemen, ik noem dat een bekommernis om mijn haven en de toekomst van mijn haven. *(Opmerkingen van de heer Carl Decaluwe)*

Nu spreekt men van 2011 als startdatum en 2015 als einddatum. Dat is 2 jaar later als de inkrimping tot 4 jaar duurtijd aanhoudt. Dat is een volle 4 jaar later als men rekening houdt met 6 jaar duurtijd zoals oorspronkelijk gepland.

Minister, u spreekt over drie havens en ‘the level playing field’. U wilt rekening houden met de draagkracht van de verschillende havens; dat lijkt me logisch. Maar dan moet men eerst het correcte kostenplaatje hebben. Ondanks zeer hardnekkige pogingen ben ik er nog altijd niet in geslaagd de politiek van de drie havens te pakken te krijgen rond de havenrechten inclusief de kortingen die worden gegeven. U zegt dat ik me tot de havenbedrijven moet richten. Antwerpen en Gent zijn daar zeer open over, maar Zeebrugge niet. Ik weet dat verschillende klanten zich laten beïnvloeden door de kortingen die sommige Vlaamse havens geven. Ik heb het al herhaaldelijk gezegd, minister: ik vind dat dat moet worden meegenomen. Als ik niet aan die gegevens raak, kunt u dat misschien wel als minister. Ik vraag u dan ook nadrukkelijk om alle gegevens mee te nemen in die oefening van de draagkracht, want de financiële draagkracht gaat ook daarover, voor alle duidelijkheid. Neemt u dat mee? Hebt u al meer gegevens dan ik als parlements lid?

U hebt mijn bijkomende vraag niet beantwoord. Ze stond niet in mijn oorspronkelijke vraag natuurlijk. Kunt u de nieuwe timing bevestigen? U zegt letterlijk: we moeten belangrijke stappen ondernemen of kunnen zetten in deze legislatuur. Of vergis ik mij? Ik zou graag iets vernemen over de timing die de ronde doet. Als u denkt dat het voor 2011 zal starten, dan hoor ik dat graag van u. Als u die timing ongeveer kunt bevestigen, hoor ik dat ook graag van u. Wij willen de waarheid kennen.

Houdt u nog altijd vast aan de oorspronkelijke termijn van 6 jaar? Of wordt het 4 à 5 jaar? Als u op het punt staat om de aanbesteding uit te schrijven, lijken mij dat vragen waarop een minister moet kunnen antwoorden.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Mijnheer van Rouveroi, u bent een eminente vertegenwoordiger van de Gentse haven. Ik wil u niet beledigen, maar u had het over Pax Christi en ik spreek liever over de ‘Pax Portuaria’, de havenvrede bedoel ik. Ik wil dat element draagkracht mee blijven verdedigen uiteraard, ook in het belang van uw sympathieke haven.

De voorzitter: Pax Portuum.

De heer Jan Penris: Oké, het heeft eigenlijk geen belang, als het maar niet Pax Christi is.

De timing is belangrijk, minister. Ik heb u ook horen verwijzen naar deze legislatuur. Een paar zinnen daarna had u het over “de komende weken”. Ik hoop dat er snel beslissingen vallen. Dat decreet is een jaar oud. Het wordt tijd dat we zicht krijgen op de ESR-neutrale alternatieven en de andere. Ik denk dat we dat nu al kunnen weten. Als er een ‘btw-ruling’ moest worden aangegaan, dan zouden we die nu stilletesaan in handen kunnen hebben. Ik weet dat dat bij BAM een heel moeilijk verhaal is geweest, maar voor de havens zou dat iets sneller moeten gaan, al was het maar omdat die dossiers gewoonlijk beter voorbereid en opgevolgd worden.

Gaan we cofinancieren of prefinancieren? Het is zoals met de Liefkenshoektunnel. Mij maakt dat niet uit, als we maar snel vooruit kunnen gaan. Die havens zullen allemaal hun begroting moeten opmaken, zoals wij dat doen. Als ze niet weten op welke manier ze dat kunnen doen, zijn ze zinloos bezig.

Trouwens, er is ook nog een belangrijk commercieel aspect aan dit verhaal. Elke sluis die wordt gebouwd, met een halve deur of met twee deuren, is een signaal ten aanzien van het buitenland dat wij erin blijven geloven. Op dit moment mag en moet Vlaanderen zulke signalen zenden.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Ik sluit me graag aan bij wat de heer Penris zegt. Ik meen dat mevrouw De Ridder toch een beetje kort door de bocht gaat. Ze doet alsof er al schepen in die sluis hadden moeten varen. Het is natuurlijk gemakkelijk om de verantwoordelijkheid bij de minister te leggen.

Mevrouw De Ridder, u weet ook heel goed dat dit een heel complex dossier is en dat we via een voorstel van decreet, ik was mede-indiener, tijdens de vorige legislatuur op de valreep het kader hebben gecreëerd. Ondertussen werd op een heel goede manier verder gewerkt door de diensten en het kabinet. Ondertussen is er ook de bouwvergunning, maar men kon niet eerder starten dan maart van dit jaar, want de bouwvergunning was er nog niet, dat moet ook eens duidelijk gesteld worden.

Minister, ik heb een en ander heel goed onthouden in verband met de problematiek van de financiering. Er werd hier al gesproken over de 15 percent en zo meer, en dat er inderdaad gelijkheid is ten aanzien van de verschillende havens. Dat is een bijzonder belangrijk principe dat u blijft hanteren, maar zodra de zaak rond is, zal de verantwoordelijkheid voor de vertragingen bij de havens zelf zitten. Het is de bedoeling dat al die structuren kunnen optreden als een soort gedelegeerd bouwheer, maar dat betekent dat ze ook de verantwoordelijkheid hebben voor de vertragingen. Het zou misschien goed zijn om in te gaan op het voorstel van de heer de Kort over de opvolging zodat we niet telkens weer, opgejaagd door iemand uit de raad van bestuur, al deze vragen hier moeten stellen, maar dat we op een systematische manier de opvolging kunnen doen van al die belangrijke dossiers.

Voorzitter, ik herhaal mijn vraag van helemaal in het begin waarbij ik, uw suggestie indachtig, probeer te zoeken naar een oplossing. Ik merk als niet-bestuurder van een havenbestuur dat ik niet met gelijke wapens kan strijden. En eerlijk gezegd, vertik ik het, dat is ook het geval inzake de VRT, om naar bestuurders te bellen om documenten te krijgen. Een parlementslid moet op een correcte manier over documenten kunnen beschikken en moet met die documenten in de hand kunnen debatteren. Het kan niet zijn dat het telkens weer aan

degene is die het snelste is of het beste kan lobbyen en mensen kent. Dat is een beetje voorbij, iedereen moet met gelijke wapens kunnen strijden. Ik reken op u om naar een oplossing te zoeken.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voorzitter, minister, het is inderdaad zo dat er op dit ogenblik geen tijd verloren gaat in het sluizendossier van de haven van Gent, want er wordt een businessplan ontwikkeld aan de beide zijden van de grens. Laten we dus hopen dat het businessmodel er is tegen de tijd dat ook de Nederlandse regering geïnstalleerd is. Ik ga ervan uit, minister, dat u, en ik druk deze wens ook uit namens de heer Roegiers, in de week volgend op de installatie van die Nederlandse regering, uw telefoon neemt en even met uw Nederlandse evenknie afsprekt wanneer de onderhandelingen opnieuw opgestart kunnen worden.

Wat me toch wel verbaast in uw antwoord, is het volgende. Ik meen dat we het in maart hebben gehad over de nv Vlaamse Zeehavens en ik meen dat dat ook in een vraag was die werd geïnitieerd door mevrouw De Ridder. Toen hebt u geantwoord – en het verbaast me dat u daar vandaag niet meer op terugkomt – dat in verband met de ESR-neutraliteit en in verband met de btw-ruling, maar vooral dat er in verband met ESR-neutraliteit, waarover u zich vandaag nog steeds zorgen maakt, een juridisch advies was binnengekomen. En als ik me niet vergis, gebeurde dat naar aanleiding van het negatieve advies dat werd verstrekt door het Instituut voor de Nationale Rekeningen (INR) in het kader van de Eurostat-controle. Dat juridisch advies zou u toelaten om op heel korte termijn, en ik verwijs nu naar maart 2010, een beslissing te nemen in verband met de nv Vlaamse Zeehavens. Ik hoor nu niets meer over dat juridische advies.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Mijnheer Decaluwe, ik heb een vraag voor u en ook nogmaals een vraag om in de toekomst hier in dit parlement beter te kunnen werken. Vat u dat alstublieft ook weer niet polemisch op. Ik heb toch begrepen dat een collega van mij heel sterk heeft moeten aandringen om de evaluatierapporten over een aantal sociale huisvestingsmaatschappijen in handen te krijgen en dat u op een bepaald moment hebt gemeld dat u ze had. Wat bedoelt u nu eigenlijk precies? Ik ben het er wel mee eens dat we beter met gelijke wapens strijden. Ik kreeg dus graag een toelichting. Ik weet niet zo goed of u problemen hebt met het feit dat bepaalde parlementairen mandaten uitoefenen, dan wel met het feit of er bepaalde informatie is. Dat is mijn eerste vraag, gewoon om wat helderheid te krijgen over hoe we hier de volgende 4 jaar zullen werken.

Ik heb een tweede vraag. Mijnheer de Kort, als nieuw parlamentslid volg ik wel de logica van die voortgangsrapportages, maar aan de andere kant, en als ik kijk naar BAM, denk ik dat we – en ik moet mezelf daar niet bij rekenen, ik bedoel: historisch gezien – onszelf een beetje in slaap hebben gewiegd. Ik zie dat de voortgangsrapportages geleid hebben tot 15 jaar palaveren met als resultaat, en de voorzitter verwijst er vaak naar, metersdikke dossiers maar uiteindelijk geen beslissing. Ik zou daar toch willen vragen om nog creatiever te zijn en een soort tussenoplossing te zoeken. Het feit dat deze vraag nu wel polemisch en hier heel actueel wordt gesteld door mevrouw De Ridder, houdt de druk er toch iets meer op dan die ietwat gezapige voortgangsrapportages die niet tot conclusies leiden – ook dit is een constructieve opmerking.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Ridder, u vraagt of ik kan bevestigen dat dit de timing is. Ik heb al bij het begin gezegd dat ik u daar niet op antwoord, omdat ik niet weet over welke documenten u het hebt. Aangezien ik geen documenten heb, kan ik me niet uitspreken over een timing. Ik heb ook gezegd dat de timing samenhangt met de financieringsbeslissing.

We moeten tot een akkoord komen over de financiering: geen akkoord, geen sluis. Het is dus duidelijk dat we het speelveld gelijk moeten houden en goede afspraken moeten maken.

We hebben de voorbije weken heel goed gewerkt. Mijnheer van Rouveroy, dat advies klopt.

Er was de vraag of die vennootschap een goede optie was of dat er ook andere opties waren, bijvoorbeeld om de haven zelf die sluizen te laten bouwen. Ik stond toen een beetje in dubio over wat de beste optie was. Na me goed geïnformeerd te hebben, ben ik gerustgesteld dat het werken met wat het parlement heeft beslist, een goede manier is om de drie havens gelijk te houden. Het is de bedoeling de transparantie van de besluitvorming die voor Europa zo belangrijk is, te behouden.

Wat dat betreft, is het traject doorlopen. Daar hebben heel wat vergaderingen over plaatsgevonden. Ik zal ook laten navragen of het om een formeel advies gaat. Indien het om een formeel advies gaat, dan krijgt u het.

Timing en financiering hangen aan elkaar. Het is belangrijk dat er zo snel mogelijk een principeakkoord wordt gesloten. Pas dan kan de concrete timing voor de uitvoering worden vastgelegd. We beginnen met Antwerpen, dan Zeebrugge en nadien Gent. Dat is een evidente logica. De bouw- en milieuvergunningen zijn verleend. Hoe sneller er gebouwd kan worden, hoe beter. Ik besef maar al te goed hoe belangrijk dat signaal is, ook op economisch vlak.

Wat de timing en de werkdagen betreft, heb ik gezegd dat het bestek momenteel wordt opgemaakt. U verwijst naar een document. Ik verwijs vandaag naar geen enkel document. Ik heb enkel gezegd dat momenteel wordt bekeken hoe het bestek wordt opgemaakt. Daarin zal ook de uitvoeringstermijn worden bepaald.

Mijnheer Penris, als ik zeg dat ik dit tijdens deze legislatuur wil realiseren, dan heb ik het niet over het bereiken van een akkoord. Dat zou wat flauw zijn. Ik bedoel daarmee dat er effectief spades in de grond worden gestoken. Het gaat erom dat de werken effectief kunnen worden gestart.

In het dossier van de Westerschelde heb ik gezegd dat we eind maart zouden beginnen. Het was half februari. Als ik een datum in het vooruitzicht stel, probeer ik me daaraan te houden. Ik zal dat ook in dit dossier proberen te doen.

Ik heb u inderdaad niet vernoemd in mijn toespraak, voorzitter. Ik had niet gezien dat u er was.

De voorzitter: Het gaat niet over mij, maar over het parlement. Wij keuren hier de kredieten goed.

Minister Hilde Crevits: Vanaf nu zal ik in al mijn toespraken het parlement vernoemen. Als ik dat niet doe, kan iedereen verwijzen naar het verslag van deze vergadering waarin ik heb gezegd dat vanaf nu het parlement altijd in mijn gedachten is.

Wat die voortgangsrapportages betreft, die vind ik zeer nuttig. Ik ben in 2007 minister geworden. Ik heb dan ook een aantal voortgangsrapportages meegemaakt die tot heftige discussies hebben geleid. U kunt nu schieten op BAM, maar toch heeft iedereen zich telkens opnieuw ingezet om het parlement zo goed mogelijk in te lichten. Ik ben het er dan ook niet mee eens dat zulke zaken allemaal zinloos zijn.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Worden alle elementen meegenomen als er over het level playing field wordt gesproken? Wordt rekening gehouden met de draagkracht van de drie havens, de havenrechten inclusief de kortingen? Dat is allemaal informatie die ik niet kan krijgen.

Minister Hilde Crevits: Ik kan nu niet antwoorden op de vraag of de havenrechten worden meegenomen in de draagkracht.

De heer Sas van Rouveroi: Uw havencommissaris is daarmee bezig.

Minister Hilde Crevits: Ik vind dit een beetje flauw. Als ik nu zeg dat dit zal gebeuren en we bereiken een akkoord, en de zaken worden op een andere manier opgelost, dan zult u zeggen dat ik nu gezegd heb dat het zo zou zijn. Ik probeer hier met handen en voeten uit te leggen hoe belangrijk timing, een akkoord over de financiering en draagkracht zijn. Ik heb het al vaak herhaald. Ik zal erover waken dat er niemand op de barricaden moet gaan staan omdat hij oneerlijk behandeld zou zijn. Ik ga ervan uit dat we op een verstandige wijze tot een verdeelsleutel zullen komen.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik noteer dat de heer Decaluwe vindt dat dit spijkers op laagwater zoeken is. Als een belangrijke CD&V-stem in deze commissie kan dat tellen.

Minister, ik begrijp dat u geen cijfers kunt geven over draagkracht en havenrechten. Uw regeringscommissaris is daar echter wel mee bezig. U antwoordt gewoon dat het wordt meegenomen.

De manier waarop in deze commissie met vragen van de oppositie wordt omgegaan, vind ik intriest. Minister, inzake de timing van de werkzaamheden in Antwerpen vraag ik u niet om te reageren op een uitspraak van weet ik veel wie. Ik vraag aan de minister van Openbare Werken, bevoegd voor de havens, of het klopt dat de timing naar achteren wordt geschoven. Meer vraag ik niet. U ontkent het ook niet. Klopt het dat de oplevering pas in 2015 kan gebeuren? U ontkent het niet. Inmiddels wachten we een jaar op verdere stappen, maar het blijft duren, tot grote verontrusting van de hele Antwerpse havengemeenschap. Ik weet dat CD&V vindt dat dit spijkers op laagwater zoeken is. Ik noteer dat de minister niet bevestigt dat die werken spoedig kunnen worden uitgevoerd en er niet moet worden gewacht tot 2015 met de oplevering van de tweede sluis.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder, u durft te beweren dat de oppositie zich tekortgedaan voelt.

Mevrouw Annick De Ridder: Dat gaat niet over u, voorzitter.

De voorzitter: Als de antwoorden van de minister voor u niet voldoende zijn, dan moet u bijkomende vragen stellen. Dat is uw verantwoordelijkheid als volksvertegenwoordiger. U moet ook niet telkens herhalen wat u tevoren tegen de minister hebt gezegd. De minister heeft duidelijke antwoorden gegeven. De heer de Kort deed een voorstel over de voortgangsrapportage, maar de heer Vereeck doet daar wat denigrerend over. Dat is een perfect instrument om achter de minister haar hielen aan te zitten.

De heer Lode Vereeck: Het gaat wel om de output, en niet om de input. Waar staan we na 15 jaar met dat dossier?

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, de manier waarop u over de voortgangsrapportages, die u gedurende 5 jaar niet hebt meegemaakt, in dit parlement spreekt, getuigt van weinig respect voor wat hier aan parlementair werk is gebeurd.

De output is er niet gekomen, maar u moet maar eens de opmerkingen lezen van de heren de Kort, Penris, Decaluwe, Rudi Daems en mezelf. Als u dat hebt nagekeken, moet u dat terug komen zeggen. U moet niet zo denigrerend doen over iets waar heel veel inspanning is ingestopt.

De heer Lode Vereeck: Ik kan me voorstellen dat het een intellectueel interessante oefening was, maar het heeft tot niets geleid.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, een van uw partijgenoten heeft gevraagd om vier rapporten van de Interne Audit van de Vlaamse Administratie (IAVA) in te zien. Die rapporten zijn al 3 of 4 maanden elke werkdag te bekijken op bureau 366 op de derde verdieping. Tot nu toe is het desbetreffend parlementslid dat nog altijd niet komen inkijken. Ik heb ervoor gezorgd dat

ze hier ter inzage liggen. U kunt altijd zeggen dat uw parlementaire controle wordt beknot, maar de rapporten liggen hier wel. Het rapport over de sociale huisvesting ligt hier ook.

We nemen de vraag van de heer Decaluwe mee. In het Staatsblad kunt u zien welke mandaten u bekleedt in openbare functies. Elk jaar zijn we verplicht om een lijst in te dienen van de mandaten die we bekleden. Ik zal ook een juridisch advies bezorgen over waarin je als volksvertegenwoordiger wel en niet kunt zetelen. Er zijn bepaalde onverenigbaarheden tussen het ambt van volksvertegenwoordiger en sommige functies die hij of zij kan opnemen. Zolang dat juridisch niet is afgedekt, kun je daar weinig tegen doen.

De heer Carl Decaluwe: Ter informatie voor de heer Vereeck: ik pleit er niet voor dat volksvertegenwoordigers nergens mogen inzitten. Ik heb de periode meegemaakt dat je in twee intercommunales kon zitten. Dan ben je pas goed geïnformeerd over het hele probleem. Ik pleit ervoor dat een volksvertegenwoordiger die niet cumuleert, een en ander kan meemaken in het veld voor de ervaring.

Mevrouw De Ridder, het hoort niet dat je als bestuurder citeert uit stukken van de raad van bestuur. Dat kan op een andere manier.

Mevrouw Annick De Ridder: Ik citeer wat ik wil, mijnheer Decaluwe. Ik heb van u geen lessen te ontvangen.

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 verkeersongevallen met vrachtwagens ondanks dodehoekspiegels en andere oplossingen

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid inzake dodehoekongevallen

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, dodelijke verkeersongevallen die te wijten zijn aan de dode hoek halen op gezette tijdstippen nog altijd het nieuws. Vooral de zwakke weggebruikers zijn er de dupe van. Het heeft ertoe geleid dat in 2003 de dodehoekspiegel voor vrachtwagens wettelijk verplicht werd.

Transportfirma's en ook hun bestuurders zijn zich zeer bewust van het gevaar en gebruiken de dodehoekspiegel ook effectief, maar het feit blijft, volgens de chauffeurs, dat niet alles zichtbaar is. Dit blijkt ook uit de cijfers aangezien, ondanks de wettelijke verplichting in de jaren erna, deze cijfers bleven schommelen – jaarlijks zijn er 5 tot 10 verkeersdoden door dodehoekongevallen – en niet geleid hebben tot een echte verbetering.

Recent gebeurde opnieuw een zoveelste dodehoekongeval. Het wordt tijd om op zoek te gaan naar andere mogelijkheden.

Een van de belangrijkste zaken is de weggebruiker – zowel de vrachtwagenbestuurder alsook de andere weggebruikers – te sensibiliseren. Zo is het nog altijd het veiligste om je voor ofwel achter de vrachtwagen te plaatsen bij verkeerslichten. Ook hier geldt de regel 'Jong geleerd is oud gedaan'. Reeds veel scholen zorgen voor verkeerseducatie en hebben ruime aandacht voor deze problematiek. Niet alle scholen doen echter dergelijke inspanningen, en hier zou er toch een significante verbetering mogelijk zijn indien iedereen mee doet.

Nederland levert op dit vlak al langer inspanningen en staat verder dan Vlaanderen. Men neemt er een aantal maatregelen op het vlak van infrastructuur. Buiten de woonkernen wordt de zwakke weggebruiker fysiek gescheiden van het andere verkeer zodat het verkeer dat

afgeslagen is een oversteekplaats tegenkomt voor de zwakke weggebruiker. Zo komt deze zwakke weggebruiker nooit in de zone van de dode hoek. Op kruispunten met verkeerslichten zorgt men ervoor dat, wanneer zwakke weggebruikers ‘groen’ hebben de andere weggebruikers ‘rood’ hebben. Men plaatst spiegels aan de palen van verkeerslichten zodat de vrachtwagenbestuurder een volledig zicht heeft op de ruimte langs de vrachtwagen. De bestuurder kijkt immers altijd naar de verkeerslichten om te weten of hij moet stoppen of vrije doorgang heeft, waardoor de spiegel altijd in het zichtveld komt van de chauffeur.

Minister, welke maatregelen denkt u te nemen om zoveel mogelijk scholen te betrekken in verkeersopvoeding? Bent u bereid bij toekomstige wegeaanleg en bij verandering van weginfrastructuur het principe van gescheiden verkeer toe te passen? Bent u bereid, waar mogelijk, bij verkeerslichten de zwakke weggebruikers te scheiden van de anderen door middel van aparte oversteekmomenten? Bent u bereid spiegels te plaatsen aan de palen van de verkeerslichten en zo voor een veiliger verkeerssituatie te zorgen?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, collega's, ondanks de invoering van de dodehoekspiegels blijft het aantal dodehoekongevallen in Vlaanderen nog steeds ernstig te noemen. Jaarlijks schommelt het aantal dodelijke slachtoffers door een dodehoekongeval tussen 5 en 10, en dan hebben we het nog niet over het aantal gewonden.

Tijdens de vorige legislatuur heb ik op 17 februari 2009 de toenmalige minister van Mobiliteit, Kathleen Van Brempt, ondervraagd over deze materie. Ik heb haar toen gewezen op een aantal studierapporten en bevindingen in Nederland. Zo zijn er cijfers van een onderzoek van de VAB-VTB die aantonen dat een aantal bijkomende maatregelen noodzakelijk zijn. Toch blijft Vlaanderen inzake onderzoek naar de oorzaak van dodehoekongevallen ver achter ten opzichte van ons buurland Nederland. Daar werd naar aanleiding van onderzoeken door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeer (SWOV) door de minister van Verkeer en Waterstaat nieuwe initiatieven genomen. Ook de steden Rotterdam en Amsterdam die zelf verantwoordelijk zijn voor het fietsbeleid in hun steden, hebben massaal bolle spiegels geplaatst aan kruispunten waar vrachtwagens rechtsaf kunnen slaan. Dit bewijst dat extra maatregelen mogelijk zijn.

De verkeerseducatie in scholen met betrekking tot dodehoekongevallen is de voorbije jaren zeer sterk opgevoerd, maar toch blijft sensibilisering van andere leeftijdscategorieën van de bevolking nog steeds dode letter. Ook de Fietzersbond is al langer vragende partij om ook andere weggebruikers dan schoolgaande kinderen te sensibiliseren voor het gevaar van afslaande vrachtwagens. Ook senioren gebruiken veel meer de fiets en maken fietsuitstappen. Het is belangrijk om ook deze groep van mensen te sensibiliseren voor het probleem van de dodehoekongevallen.

Ook wat betreft het aantal spiegelfastelplaatsen hinkt Vlaanderen achterop ten opzichte van Nederland. Onlangs werd nog door een privébedrijf in Arendonk een nieuwe spiegelfastelplaats geïnstalleerd, maar de Vlaamse overheid blijft inzake de installatie van spiegelfastelplaatsen in Vlaanderen sterk in gebreke. De vraag die we ons ook kunnen stellen is hoe vrachtwagenbestuurders kunnen worden gemotiveerd of zelfs worden verplicht om hier gebruik van te maken en hun spiegels af te stellen op een spiegelfastelplaats. Onlangs zou er geëxperimenteerd zijn met sensoren op vrachtwagens, maar dit zou blijkbaar niet het gewenste effect hebben. Ieder slachtoffer van een dodehoekongeval is er één te veel, daarom zijn bijkomende maatregelen om de veiligheid van de fietsers te verhogen, absoluut noodzakelijk.

Ik heb onder de vorige minister van Mobiliteit niet echt iets zien bewegen op het terrein. Minister, daarom wil ik u enkele vragen stellen. Kunt u mij meedelen waarom Vlaanderen zo weinig investeert in onderzoek en in extra maatregelen voor dodehoekongevallen? Waarom worden er door de Vlaamse overheid geen extra spiegelfastelplaatsen ingericht, en hoe kan het gebruik van spiegelfastelplaatsen worden verplicht? Bent u bereid om te investeren in

spiegelafstelplaatsen, en op welke manier meent u dat vrachtwagenbestuurders dan gesensibiliseerd kunnen worden om hun spiegels te laten controleren?

Heeft uw kabinet al eens gekeken naar het project van Amsterdam en Rotterdam? Uw voorgangster mevrouw Van Brempt had gezegd dat ze dat zou doen. Ze zou verder onderzoeken in hoeverre dat project goede slaagkansen had. In hoeverre meent u dat zulke projecten ook in Vlaanderen kunnen worden ingevoerd? Hoe evalueert u het onderzoek met de sensoren op de vrachtwagens?

Op welke manier wilt u de lokale besturen en bedrijven stimuleren om plaatsen waar veelvuldig vrachtverkeer komt, degelijk uit te rusten met spiegels? U bent verantwoordelijk voor de organisatie van het verkeer op de gewestwegen, maar ik meen dat we toch ook de lokale besturen kunnen sensibiliseren om gevaarlijke kruispunten aan te pakken, zoals we in Rotterdam en Amsterdam zien. Welke maatregelen zult u nemen om de educatie en de sensibilisering met betrekking tot dodehoekongevallen uit te breiden naar alle doelgroepen van weggebruikers? Welke maatregelen zult u op korte termijn nemen om het aantal dodehoekongevallen in Vlaanderen te doen afnemen?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, ik kan mij uiteraard aansluiten bij vragen die maatregelen betreffen om op korte termijn meer veiligheid te bieden aan fietsers en zwakke weggebruikers tegenover vrachtwagens. De discussie moet echter ook worden bekeken in het kader van de meer fundamentele vraag of we niet snel werk moeten maken van bijvoorbeeld die vrachtwagenroutenetwerken waar men mee bezig is om dat zware vervoer, dat eigenlijk niet thuishoort in veel van die kwetsbare gebieden, daar weg te halen.

Dat is een van de prioritaire zaken waarop moet worden ingezet in het kader van veiligheid ten aanzien van vrachtwagens, om duidelijkheid te hebben waar vrachtwagens het best die langere afstanden kunnen gebruiken en zo veel mogelijk stads- en dorpskernen kunnen vermijden. In het kader van ongevallen met zwakke weggebruikers moet dit aspect mijns inziens mee worden opgenomen.

Uiteraard steun ik de vraag naar kortetermijnmaatregelen waar mogelijk, maar ik denk dat we het ook fundamenteeler moeten zien.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Voorzitter, minister, collega's, er zijn al een aantal pertinente vragen gesteld door de initiële vraagstellers. Ik wil daar nog drie korte vragen aan toevoegen.

Ten eerste wil ik verwijzen naar het BART-project (Belgian Accident Research Team), de statistische analyse van vrachtwagenongevallen. De bedoeling daarvan was ook om de oorzaken van de ongevallen te kunnen aanduiden en van daaruit beleidsaanbevelingen te doen. In een antwoord op een schriftelijke vraag hebt u gezegd, minister, dat de resultaten van het pilootproject in april zouden worden voorgelegd. We zijn nu mei. Kent u die resultaten al? Is het mogelijk om daar, ook wat betreft de verkeersveiligheid en in het bijzonder de dodehoekongevallen, de juiste conclusies uit te trekken?

Ten tweede verwijs ik naar het Actieplan Veilig Vrachtverkeer. Ook in dat verband hebt u in de beleidsnota gesproken over een proefproject van spiegelafstelplaatsen. Als dat positief zou zijn, zou dat verder worden uitgebreid naar heel Vlaanderen. Kunt u daar een stand van zaken over geven? Zijn er al locaties geselecteerd? Is er een positieve evaluatie van dat project?

Ten derde werd in de federale beleidsnota Mobiliteit gesteld dat er voor de dodehoekongevallen een experiment zou komen met bijkomende knipperlichten en geluidssignalen. Er is daarnet ook al kort naar verwezen. Die beleidsnota dateert van november 2009, dus het zou al moeten lukken dat dat experiment intussen al in werking zou zijn. Maar als dat toch het geval is: bent u op de hoogte? Hebt u enig zicht op de bevindingen van het experiment?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, bedankt voor de talrijke vragen. Dat toont aan dat het een probleem is dat niet alleen heel veel mensen beroert, maar ook heel wat parlementsleden van alle strekkingen.

Bij de inrichting van infrastructuur proberen we sowieso een aandachtspunt te maken van de positie van de fietser op kruispunten. Op dit ogenblik zijn er in Vlaanderen al heel wat kruispunten waar rechtsafslaand gemotoriseerd verkeer gescheiden wordt van het recht-doorgaande fietsverkeer. Dat is heel belangrijk, omdat je zo al één knelpuntsituatie vermijdt. Gescheiden verkeer op kruispunten voor fietsers en gemotoriseerd verkeer – niet alleen vrachtwagens, maar ook auto's en bussen – is echter niet altijd mogelijk. Onze ruimtelijke ordening is immers totaal anders dan de Nederlandse. Wij hebben niet altijd plaats om dat te doen. Maar dat zou natuurlijk wel de ideale wereld zijn.

In het Vademecum Fietsvoorzieningen worden een aantal maatregelen beschreven die aan dat probleem een oplossing zouden kunnen bieden. Ik geef een aantal voorbeelden die nu al worden toegepast op een aantal plaatsen in Vlaanderen. Je kunt de stopstreep voor voertuigen achteruit brengen ten opzichte van die voor de fietsers, zodat de fietsers altijd voor de auto's of vrachtwagens staan. Je kunt ook een zogenaamd OFOS aanbrengen. Een OFOS is een opstelplaats voor fietsers voor de stopstreep voor de voertuigen. Wij noemen dat een fietssluis, waarbij je de fietsers aan de rode lichten voor de rest laat staan, waardoor zij altijd als eerste weg zijn. Zo vermijdt je dat er plots een fietser schuin achter je zit. (*Opmerkingen*)

OFOS is blijkbaar het juiste woord. De O staat voor 'opstelplaats', de F voor 'fietsers', en dan 'voor de stopstreep voor de voertuigen'. Ja, ik weet ook niet waar die O en die S dan vandaan komen. (*Gelach*)

Vreemd. We zullen daar iets anders voor zoeken, want dat is eigenlijk niet juist. Wat ook interessant is op kruispunten, collega's, zijn omgelegde fietspaden: fietspaden die ervoor zorgen dat het fietsverkeer niet voorbij de lichten moet, maar het kruispunt op een andere manier kan passeren. We moeten consequent proberen om die problemen verder op te lossen.

Dan was er het voorstel van de heer Keulen over de lichten. Bewerkstelligen dat fietsers bij verkeerslichten afzonderlijk groen licht krijgen, kan natuurlijk maar op die plaatsen waar het fietspad achter de seinpaal voor voertuigen loopt. Het is dus een zeer goed idee, maar er zijn wat technische beperkingen. Het fietspad moet dus zijn omgelegd. Anders kunnen we niet in een apart licht voorzien. Het Agentschap Wegen en Verkeer is momenteel aan het onderzoeken op welke plaatsen we dergelijke aparte oversteekmomenten kunnen realiseren en op welke plaatsen die een meerwaarde kunnen betekenen. Aangezien de ruimte op de meeste kruispunten in Vlaanderen echter vrij beperkt is, zijn onze regelingen er vaak noodgedwongen op gericht om zowel gemotoriseerd verkeer als fietsverkeer toch in dezelfde fase doorgang te geven. Dan moet de fietser zo veel mogelijk in het blikveld van afslaande bestuurders worden geplaatst.

Mevrouw Van den Eynde, u hebt gevraagd waarom we zo weinig investeren. Er wordt daadwerkelijk geïnvesteerd in concrete verkeersveiligheidsmaatregelen, zowel via de reguliere begroting als via het programma gevaarlijke punten. U hebt zeker een punt, maar iedereen hier stelt ook dat we daar concreet kruispunt per kruispunt werk van moeten maken. Een groot deel van onze aandacht gaat ook naar sensibilisering en educatie. Er lopen heel wat educatieve initiatieven. Ik zal daar straks nog even op ingaan.

Conform de Europese wetgeving zijn dodehoekspiegels of camera's verplicht deel gaan uitmaken van de uitrusting van een vrachtwagen. Vlaanderen was op dat vlak trouwens een voortrekker wat de eigen voertuigen betreft, en de voertuigen die in opdracht van het Vlaamse Gewest worden gebruikt. De aanwezigheid van die spiegels is de eerste stap.

Het correct afstellen van die spiegels is een niet te veronachtzamen tweede grote stap. Net daarom is er in Vlaanderen een proefproject spiegelafstelplaatsen opgezet. In dat kader zijn op een aantal locaties zones ingericht waar vrachtwagenbestuurders die spiegels correct kunnen afstellen, aan de hand van vakken op de grond en een instructiebord. Er werden plaatsen gekozen waar vrachtwagens sowieso moeten wachten of voorbijkomen.

In 2008 is dat dossier opgestart. Dat heeft geresulteerd in de opening van de eerste openbare spiegelafstelplaats, in april van vorig jaar, op de terreinen van het bedrijf Essers in Wilrijk. De gebruikers hebben dat project als bijzonder positief geëvalueerd. Dat betekent dat we dergelijke afstelplaatsen perfect kunnen inrichten op andere plaatsen. Dat zullen we ook doen. Ondertussen kan ik goed nieuws melden. Er zijn extra spiegelafstelplaatsen ingericht, op de terreinen van Nike in Meerhout en langs de N702 tussen Genk en Hasselt. Via de website www.gewoongroter.be kan men te weten komen waar de spiegelafstelplaatsen zich bevinden. We moeten daar dus wel voldoende reclame voor maken.

De uitbreiding van het aantal spiegelafstelplaatsen is gepland. We moeten daar een gewoonte van maken. Als de spiegel niet goed is afgesteld, is men er immers niets mee. Aansluitend moeten we een sensibiliseringsactie voeren over die afstelplaatsen. Op dit ogenblik worden die uitbreidingsplannen volop uitgevoerd. Ik sluit niet uit dat we ook met privéspelers kunnen samenwerken ter zake, maar ook met steden en gemeenten en met de provincies. Ik hoop die afstelplaatsen de komende maanden dus systematisch te zien toenemen.

Dan was er het Rotterdamse project. Al in 2005 zijn in diverse provinciale afdelingen van het agentschap in uitvoering van een proefproject zes life saving mirrors, verkeersspiegels op palen, geplaatst. Dat is vergelijkbaar met die in Nederland. Ik heb daar al vragen om uitleg over beantwoord, want dit klinkt me zeer bekend in de oren. Er is er één in Vlaams-Brabant, in Herent; twee in West-Vlaanderen: eentje in Waregem en eentje in Harelbeke; één in Limburg, in Lanaken; één in Antwerpen, in Geel; één in Oost-Vlaanderen, in Gent.

Op 6 mei 2008 zijn er een aantal conclusies getrokken uit die proefprojecten. Die spiegels worden niet veel gebruikt door de vrachtwagenchauffeurs, omdat ze in veel gevallen zelf al een dodehoekspiegel hebben en die ook gebruiken op hun voertuig. Die spiegel valt ook niet altijd voldoende op. Bovendien krijgt men dauwvorming bij mistig weer, en bij vriesweer en sneeuwval zijn die spiegels gewoon onbruikbaar. Dat was voor mij eigenlijk cruciaal. In die weersomstandigheden is het net van belang iets te hebben dat zeer efficiënt werkt. Het verschil in rendement tussen verwarmde en niet-verwarmde spiegels is niet groot. De verwarming vraagt ook veel energie en zelfs bij verwarmde spiegels is er sprake van een gedampde strook op de spiegel. Het plaatsen van spiegels moet leiden tot een gegarandeerd resultaat. Anders heeft men er beter geen. Dan weet men dat er gevaar kan zijn.

Er is dus besloten dat de voordelen van die spiegels te beperkt waren om dat project te veralgemenen. Mevrouw Van den Eynde, de oplossing bestaat veeleer uit een combinatie van een aantal zaken, zoals het plaatsen van dodehoekspiegels en -camera's op vrachtwagens, het ombuigen van fietspaden en fietsopstelstroken voor fietsers. Ik ken heel wat van dergelijke sluizen. Als fietsers voor het overige verkeer staan, werkt dat zeer goed. Verkeerslichten voor fietsers enkele seconden voor het andere verkeer groen licht geven, vermijdt eveneens conflictsituaties tussen fietsers enerzijds en het auto- en vrachtwagenverkeer anderzijds.

Er zijn in Vlaanderen nog geen grootschalige proeven gedaan met sensoren op vrachtwagens. Wel bereidt het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) een experimentele studie voor, waarbij systemen die gericht zijn op het voorkomen van dodehoekongevallen worden geëvalueerd. Het gaat niet alleen over sensoren: ook lichtjes aan de zijkant van vrachtwagens zouden zinvol kunnen zijn.

Het BIVV bekijkt de verschillende systemen om een selectie te maken voor de proef. Het is de bedoeling om in september te starten met meerdere van die systemen op vrachtwagens en

daarna een evaluatie te maken. De vrachtwagenchauffeurs en zwakke weggebruikers zullen ook bevraagd worden over de resultaten van dat project.

Mevrouw Van den Eynde, sensibilisering is zeer belangrijk. Er worden heel wat initiatieven genomen om die mobiliteits- en verkeerseducatie, inclusief de dodehoekproblematiek, zo goed mogelijk ingang te laten vinden. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) heeft trouwens als een van de basisopdrachten het aanbieden van verkeerseducatie. Zo zorgt de Vlaamse stichting voor de begeleiding bij het opstellen van het schoolvervoerplan of een schoolbereikbaarheidskaart. Met de nieuwsbrief 'Veilig naar school' bereikt ze 7000 scholen en andere geïnteresseerden, zowel in het basis- als het secundair onderwijs. Een paar weken geleden heb ik de verkeersouders gezien. In het kader van die verkeersouders ondersteunt de VSV momenteel ongeveer 2000 vrijwilligers. Mijn voorganger heeft 2 of 3 jaar het streefcijfer gelegd op 5000. Dit schooljaar alleen al, tussen september en nu, zijn er 700 verkeersouders bij gekomen. Dat is zeer hoopvol. Dat begint echt te leven. Dat cijfer van 5000 is zeer realistisch. Verkeersouders zijn vrijwilligers die zich inzetten voor een veilig woon-schoolverkeer. Ze nemen allerlei initiatieven om ervoor te zorgen dat kinderen veilig op school geraken.

In het basisonderwijs zit verkeers- en mobiliteitseducatie (VME) in de vakgebonden eindtermen. De inventaris verkeers- en mobiliteitseducatie basisonderwijs van de VSV omvat een duidelijk overzicht van een heel aantal projecten. Een concreet voorbeeld hiervan is het dodehoekproject voor het basisonderwijs, waarbij de vroegere SAV, die nu Transport en Logistiek Vlaanderen heet, de stichting en de Fietzersbond de handen in elkaar hebben geslagen om een project uit te werken waarbij leerlingen in basisscholen bewust gemaakt worden van de dodehoekproblematiek. De scholen worden in september aangeschreven. Een honderdtal wordt geselecteerd en ter plaatse bezocht. Er is een educatief pakket ontwikkeld en er is in elke provincie in een opleiding voorzien voor leerkrachten. Vanaf september zal er dus een hele uitrol zijn van activiteiten die betrekking hebben op de dodehoekproblematiek.

In het secundair onderwijs zit verkeers- en mobiliteitseducatie in de vakoverschrijdende eindtermen en moeten scholen alleen maar aantonen dat ze hier aandacht aan besteden. Er is echter absoluut nood aan een zeer sterke aandacht. Als kinderen naar het secundair onderwijs gaan, worden ze zelfstandig. Dan moet er juist veel aandacht gaan naar het probleem. Daar wordt op dit ogenblik ook aan gewerkt.

Eind 2008 heeft de VSV het Educatief Actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie ontwikkeld. Het is een heel mooi pakket. Via een subsidie van bijna 600.000 euro aan de vzw Samenwerkingsverband Netgebonden Pedagogische Begeleidingsdiensten (SNPB vzw) heeft de Vlaamse overheid ondersteuning gegeven om rond dat programma te werken met de projectcoördinatoren.

Collega's, een mirakeloplossing bestaat niet. Het is een bijzonder complex probleem. Ik heb nog wat educatief materiaal over veilig fietsen in de buurt van vrachtwagens bij me. Het werd ontwikkeld door de vrachtwagenbestuurders, de stichting en de Fietzersbond. Ik zal het overmaken aan de commissiesecretaris. Vanuit uw parlementair mandaat kunt u daar misschien iets mee doen.

Collega's, we moeten een mix van maatregelen nemen. We moeten investeren in educatie, in goede afstelplaatsen, in de goede inrichting van kruispunten. Wat de dodehoekongevallen betreft, moeten we de vinger aan de pols houden en zo goed als mogelijk oplossingen trachten te vinden voor de problemen die er zijn.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik dank u voor het uitgebreide antwoord. Het is zaak goed te kijken wat daaromtrent gebeurt in het naaste buitenland en de markt te volgen op het vlak van het instrumentarium, de technologische evoluties van spiegels bij de voertuigen om die ongevallen terug te dringen, om die verder te reduceren. Als minister bent u voor een deel

verantwoordelijk voor innovatie. Misschien kunt u daar mensen inzetten om daarover na te denken.

Mirakeloplossingen bestaan inderdaad niet. Ik kan me echter wel voorstellen dat met een gebundelde kennis van wat hier al bestaat, van wat in het buitenland gebeurt en door enige tijd specifiek te werken aan dat probleem, men stappen voorwaarts kan zetten. Elk ongeval is betreurenswaardig, maar hier geldt dat helemaal. Het zijn niet alleen kinderen die daar het slachtoffer van worden: alle leeftijdsgroepen lopen gevaar. Heel recent was er in mijn deelgemeente, in Veldwezelt, een ongeval op de kleine rotonde met een student van de universiteit. Dat zijn ongelooflijk gruwelijke dingen.

Mirakeloplossingen bestaan niet. Maar alle stappen die we voorwaarts kunnen zetten, kunnen dat soort betreurenswaardige ongevallen verder terugdringen en, wie weet, misschien ooit wel wegwerken.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is heel positief dat u verder wilt inzetten op die spiegelfastelplaatsen. Dat is een heel belangrijk gegeven.

Zoals ik ook heb aangegeven, wordt er zeer hoog ingezet op educatie voor de schoolgaande jeugd. Dat is heel belangrijk. Maar ik hoor eigenlijk niets over de educatie voor senioren. Dat is toch een heel belangrijke doelgroep. Die bevolkingsgroep heeft enorm veel tijd, gaat graag fietsen bij mooi weer. Volgens mij moet deze bevolkingsgroep echt worden gesensibiliseerd. Ik heb de minister daar niet direct iets over horen zeggen. Het moet mogelijk zijn educatieve pakketten naar seniorenverenigingen te sturen. Op dit vlak kan hier en daar nog iets worden bijgestuurd.

Over het aandampen van de spiegels heb ik al vaak horen praten. Ik dacht dat het om de spiegels aan de vrachtwagens zelf ging. Ik dacht niet dat het ging om de bolle spiegels die in Rotterdam en Amsterdam staan. Die spiegels staan apart, in de buurt van verkeerslichten, opgesteld. Ik denk niet dat die spiegels snel aandampen.

Ik weet dat er een vrachtwagenchauffeur is die tijdens zijn vrije uren aan de kerk en aan de school gaat staan om jonge kinderen in zijn vrachtwagen te laten stappen en zo zelf met de dode hoek te laten kennismaken. Het is soms immers moeilijk dit voor kinderen begrijpelijk te maken. Die chauffeur heeft me verteld dat spiegels moeten worden verwarmd om te vermijden dat ze aandampen. Ik denk bijgevolg niet dat het om die bolle spiegels gaat. In Amsterdam en Rotterdam zijn er zo al 700 of 800 aangekocht. Indien ze zo slecht zouden zijn, zouden er allicht niet zo veel staan.

Wat de lokale besturen betreft, lijkt het me aangewezen eens een inventaris van een aantal belangrijke kruispunten te maken. De lokale besturen moeten worden gesensibiliseerd om de kruispunten aan te pakken waar dodehoekongevallen mogelijk zijn.

Voor de paasvakantie heeft in de buurt van Puurs en Bornem een dodehoekongeval op een bedrijventerrein plaatsgevonden. De bedrijven moeten worden gesensibiliseerd. De op- en afritten kunnen voor jonge fietsers gevaarlijk zijn. We moeten daar een oplossing voor zoeken. De vraag is of het steeds om een dodehoekongeval gaat. Er moet in elk geval nog een belangrijke discussie over de veiligheid worden gevoerd.

De voorzitter: Ik wil even vermelden dat volgende week iemand aan de Universiteit Hasselt zal doctoreren op basis van een proefschrift over de problematiek van de verkeersveiligheid en de ronde punten. We hebben daar in de loop van de vorige legislatuur al uitgebreid over gedebatteerd. Die ronde punten zijn vaak ook zeer gevaarlijk.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Wat de senioren betreft, werken we in sterke mate samen met de seniorenorganisaties. Ik concentreer me nu echter op de specifieke problematiek van de dodehoekongevallen met kinderen. Kinderfietsen zijn kleiner en minder zichtbaar. Ik wil daar een antwoord op vinden.

Wat de spiegels betreft, zal ik dat eens laten nakijken. In mijn ogen gaat het duidelijk om losse spiegels. Ik zal nagaan of ergens verwarring is ontstaan.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Lode Vereeck tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, tot de heer Geert Bourgeois, viceminister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Bestuurszaken, Binnenlands Bestuur, Inburgering, Toerisme en Vlaamse Rand, en tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de implementatie van de aanbevelingen aan de Vlaamse Regering van de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, zoals opgenomen in het eindrapport ‘Sneller door Beter’

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten, ook bekend als de commissie Speed, van het Vlaams Parlement heeft tijdens de vergadering van 25 februari 2010 haar eindrapport, getiteld ‘Sneller door Beter’, goedgekeurd. Door middel van een op 3 maart 2010 unaniem goedgekeurde resolutie is de Vlaamse Regering verzocht de 76 aanbevelingen in het rapport te implementeren.

Uit de notulen van de ministerraad heb ik kunnen opmaken dat de Vlaamse Regering hierover op 5 maart 2010 heeft beraadslaagd. In opvolging van de gemaakte afspraken heeft het politiek stuurcomité voor de versnelling van investeringsprojecten op 18 maart 2010 vergaderd. Tijdens die vergadering zijn onder meer afspraken over de samenstelling van een ambtelijke taskforce gemaakt. Ik vermoed dat minister Crevits mijn vraag om uitleg beantwoordt omdat het Departement Mobiliteit en Openbare Werken zogenaamd als trekker zal fungeren.

Uit de notulen van diezelfde ministerraad heb ik eveneens kunnen opmaken dat het politiek stuurcomité de taskforce op 18 maart 2010 de opdracht heeft gegeven er op basis van de rapporten van de commissie-Berx en de commissie-Sauwens en van de relevante aspecten van het Vlaams regeerakkoord voor te zorgen dat tegen 30 april 2010 een plan van aanpak zou worden voorgelegd. Dit plan van aanpak zou een vertaling van de aanbevelingen in beide rapporten en van de relevante passages in het Vlaams regeerakkoord moeten vormen. Daarnaast zou de taskforce tegen 30 april 2010 een eerste inhoudelijke screening van de verschillende aanbevelingen en een concreet implementatietraject moeten voorleggen met betrekking tot de maatregelen nodig om de investeringsprojecten te versnellen. Bovendien moet de taskforce te allen tijde voldoende betrokkenheid van de verschillende functionele en betrokken niveaus binnen de verschillende administraties verzekeren. Er is momenteel een breed draagvlak met betrekking tot de versnelling van investeringsprojecten. De taskforce moet tegen 30 april 2010 een voorstel doen over de manier waarop dit draagvlak kan worden behouden of versterkt.

Wat de problematiek van de procedure voor de machtiging van onteigeningen door lokale besturen betreft, moet minister Bourgeois, bevoegd voor bestuurstaken en binnenlands bestuur, overleg plegen met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG).

Minister, ik heb een tweetal veeleer algemene vragen. Wat is het plan van aanpak dat een vertaling van de aanbevelingen in de rapporten van de commissie-Berx en de commissie-Sauwens en van de relevante passages in het Vlaams regeerakkoord moet vormen? Wat zijn de resultaten van de eerste inhoudelijke screening van de verschillende aanbevelingen?

Ik heb ook vier concretere vragen, uitgaande van de vaststelling dat op dit moment de doorlooptijd van belangrijke investeringsprojecten in Vlaanderen gemiddeld een slordige 6 tot 9 jaar in beslag neemt, waardoor Vlaanderen beduidend slechter scoort dan Frankrijk, Spanje en de Scandinavische landen, waar de goedkeuring hoogstens 4 jaar in beslag neemt.

In hoeverre werd aan de taskforce meegedeeld dat de in het rapport-Sauwens ingeschreven indicatieve maximale doorlooptermijn van 30 maanden effectief dient te worden gerealiseerd? Zal de tot maximaal 30 maanden gereduceerde doorlooptijd van strategisch belangrijke investeringsprojecten vervolgens door de Vlaamse Regering juridisch bindend worden geconcretiseerd door daartoe een decretaal kader te scheppen? Zo ja, wat is daarvoor de vooropgestelde timing? Welke maatregelen – regelgevende initiatieven, richtlijnen, enzovoort – worden er in concreto voorgesteld om de investeringsprojecten te versnellen? Wanneer zal het in de Vlaamse Codex Ruimtelijke Ordening voorziene uitvoeringsbesluit inzake de projectvergadering – artikel 5.3.2 – er eindelijk zijn, om te bewerkstelligen dat de adviserende instanties of de goedkeurende overheid in een zo vroeg mogelijk stadium kleur moeten bekennen? Tot slot nog een vraagje over het onteigeningsaspect: wat is het resultaat van het overleg met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten inzake de problematiek van de procedure voor de machtiging van onteigeningen door lokale besturen?

De voorzitter: Ik moet de collega's bedanken dat ze de moeite hebben gedaan om te luisteren naar de uiteenzetting van de heer Vereeck. Omgekeerd heb ik deze namiddag vastgesteld, mijnheer Vereeck, dat, als uw collega's bezig zijn, u al bijna de hele namiddag aan het overleggen bent met die man die naast u zit. Op den duur begint mij dat geweldig te irriteren. Het irriteert niet alleen mij, maar ook de mensen die voor u zitten. Als u in het vervolg overleg pleegt met uw medewerkers, verzoek ik u om dat buiten de vergaderzaal te doen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Vereeck, minister-president Peeters heeft mij inderdaad gevraagd om namens de regering een antwoord te geven. Ook over deze vraag werd overlegd in de schoot van de regering.

Aan de taskforce Versnelling investeringsprojecten werd de opdracht gegeven om alle aanbevelingen van de commissies-Sauwens en -Berx en van het Vlaams regeerakkoord te screenen. Daarbij wordt nagegaan hoe strategisch belangrijke investeringsprojecten zo snel mogelijk kunnen worden gerealiseerd, zonder dat aan de rechtszekerheid of de kwaliteit afbreuk wordt gedaan. Op 30 april 2010 werd door de taskforce een eerste verslag opge maakt. In zijn vergadering van 12 mei 2010 besliste het politiek stuurcomité om een brief te sturen naar de taskforce met eerste bemerkingen. In die brief werd expliciet melding gemaakt van de indicatieve doorlooptijd van 30 maanden.

Over de juridische bindendheid van deze 30 maanden heeft de Vlaamse Regering nog geen beslissing genomen. Dit moet blijken uit het werk dat de komende weken door de taskforce en het politiek stuurcomité zal worden verricht. Alle aanbevelingen zullen politiek worden getoetst en de conclusies zullen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De taskforce Versnelling investeringsprojecten heeft een plan van aanpak voorgesteld. De taskforce heeft ervoor geopteerd, omwille van het grote aantal aanbevelingen en passages uit het regeerakkoord, om de aanbevelingen en voorstellen te clusteren rond een aantal thema's die door verschillende beleidsdomeinoverschrijdende werkgroepen moeten worden uitgewerkt. Alles is met elkaar verweven.

Ik overloop de zes themagroepen: het integraal proces investeringsprojecten; operationele aspecten van investeringsprojecten; vergunningen, adviesverlening en de Vlaamse Codex

Ruimtelijke Ordening; milieueffectbeoordeling, milieuvergunning en natuurreggeving; pps; het bestendigen van het draagvlak. Er bestaan al werkafspraken en de taskforce zelf staat in voor de algemene opvolging en coördinatie van de werkgroepen. De taskforce heeft ook al een aantal aanbevelingen geïdentificeerd die op korte termijn kunnen worden geïmplementeerd of die al werden geïmplementeerd. Deze aanpak wordt momenteel besproken in het stuurcomité. Er is consensus dat een aantal aanbevelingen zullen worden vertaald naar maatregelen die op korte termijn kunnen worden gerealiseerd. Deze kortetermijnopdracht mag evenwel niet beletten dat het geheel van maatregelen om investeringsprojecten te versnellen ondertussen verder moet worden geïnventariseerd en besproken, met het oog op de praktische implementatie. Indien een maatregel tot de bevoegdheid behoort van één minister, dan kan die het initiatief nemen om voorstellen tot besluitvorming te doen. Als meerdere ministers bevoegd of betrokken zijn, is het de minister-president of een minister die in onderling overleg wordt aangeduid die de nodige initiatieven zal nemen.

De eerste inhoudelijke screening van de verschillende aanbevelingen is voorwerp van bespreking in de taskforce en het politiek stuurcomité. Alle werkgroepen vergaderden al meerdere keren. Het politiek stuurcomité komt volgende week een derde keer samen.

De politieke stuurgroep onderzoekt op dit ogenblik de maatregelen die op korte termijn kunnen worden genomen om investeringsprojecten te versnellen. De taskforce heeft een aantal voorstellen gedaan. Die worden bekeken in het politiek comité. Ik wil ook hier benadrukken dat een aantal van deze maatregelen al zijn gerealiseerd. Ik verwijs hierbij naar het besluit over de projectvergadering. Andere zijn in realisatie. Ik verwijs naar het besluit over de melding en vrijstelling van een vergunning in ruimtelijke ordening die al principieel is goedgekeurd door de Vlaamse Regering.

In de mededeling aan de Vlaamse Regering is gesteld dat de minister bevoegd voor binnenlands bestuur een gesprek met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten zal organiseren. Op vraag van de VVSG bespreekt de commissie efficiëntiewinst voor de lokale besturen het rapport-Berx en het rapport-Sauwens. Op 31 mei en 1 juli vinden de volgende vergaderingen van de commissie plaats. Ook de problematiek van de machtiging voor ont-eigening door lokale besturen komt hierbij aan bod. Het resultaat van dit overleg zal worden opgenomen in de aanbevelingen van de commissie die voor de zomer zullen worden voorgelegd aan de Vlaamse Regering.

Op 19 maart werd door de Vlaamse Regering een ontwerpbesluit met betrekking tot de projectvergaderingen goedgekeurd. Dit besluit is in werking getreden op 1 april 2010.

De voorzitter: De heer Vereeck heeft het woord.

De heer Lode Vereeck: Minister, ik dank u voor het antwoord.

Indien we de doorlooptijd van strategisch belangrijke investeringsprojecten tot maximaal 30 maanden willen herleiden, is het een absolute noodzaak om daar een juridisch bindend kader aan vast te hangen. Het is de enige manier om ervoor te zorgen dat investeringswerken een concrete aanvang kunnen nemen pakweg 3 jaar na het opstarten. Ik wil daarop aandringen. Het is een element dat in de besprekingen in de commissie-Sauwens vooral door LDD en Open Vld de allerlaatste vergadering op de agenda is geplaatst. Het is als principe aanvaard, met dank aan de collega's van de meerderheid. Ik wil erop aandringen om tot het uiterste te gaan. Indien we dat niet juridisch bindend maken – het gaat dus over de eerste fase –, dan zullen we niet veel opschieten met al het degelijke werk dat in de commissie is gebeurd.

Ik ben blij te horen dat stappen vooruit worden gezet op het vlak van de projectvergadering. Dat kan ik alleen maar toejuichen. Dat is een belangrijk aspect in het versnellen van de procedures.

Verder behoud ik me nog altijd het recht voor om met mijn medewerker te overleggen over de thema's die hier ter sprake komen.

De voorzitter: Mijnheer Vereeck, u mag overleggen, maar dat overleg moet niet gebeuren op een manier die storend is voor anderen. Ik moet toezien op de orde van de vergadering. De volgende keer verzoek ik uw medewerker om de vergadering te verlaten. Ik heb daar het recht toe. Ik heb er geen probleem mee dat er medewerkers meekomen, maar vertel me nu niet dat u de hele tijd overleg hebt gehad over dit onderwerp met uw medewerker. Als het storend is voor de andere leden, moet u naar buiten gaan. Ik zie aan de non-verbale communicatie van andere mensen dat het zeer storend is. U moet zich daarbij neerleggen.

De heer Lode Vereeck: Voorzitter, ik zit hier al sinds 14 uur en ik heb u de hele dag geen enkele opmerking dienaangaande horen maken. Het overleg van de medewerker van mevrouw De Ridder was zeer storend. Ik had de idee dat mijn conversatie niet storend was. Mevrouw De Ridder, in de ogen van de voorzitter was de communicatie tussen u en uw medewerker blijkbaar dermate storend dat hij tussenbeide is gekomen.

De voorzitter: Dat had niets te maken met de vragen van mevrouw De Ridder, het ging over iets heel anders.

De heer Lode Vereeck: Ik heb 5 uur lang niets gehoord en nu gooit u dat meteen op tafel. Dat begrijp ik niet. Als het zo storend was, had u dat toch eerder kunnen zeggen?

De voorzitter: Ik ben al aanwezig van 10 uur. De non-verbale communicatie is af en toe ook heel duidelijk. Als u overleg pleegt, dan gaat u naar buiten. Ik heb de orde van de vergadering in de hand. Stel dat u met uw uiteenzetting was begonnen en ik zou hier met de minister voortdurend aan het overleggen zijn, hoe had u dan gereageerd? Het is heel storend dat wanneer mensen een uiteenzetting geven, men met een Blackberry begint te spelen en dergelijke meer. Een eerste voorwaarde in een democratie is naar elkaar leren luisteren. Men moet hier niet over allerlei dingen overleggen. Dat moet u dan maar buiten doen. Ik heb daar geen enkel probleem mee. Wat buiten deze zaal gebeurt, is niet mijn verantwoordelijkheid. Alhoewel, als voorzitter van het parlement is dat wel zo. *(Opmerkingen van mevrouw Sophie De Wit)*

De heer Lode Vereeck: Kleuren mag wel, maar met een Blackberry spelen niet. Idioot.

De voorzitter: Ik wil dat in het verslag komt dat de heer Vereeck heeft gezegd, naar aanleiding van mijn tussenkomst, dat ik een idioot ben. We zullen daar de nodige conclusies uit trekken. Als ik hier elementaire opmerkingen maak over hoe we met elkaar omgaan en ik word uitgemaakt voor idioot, dan zal ik daar mijn consequenties uit trekken.

Ik vind het beneden alle peil hoe sommige mensen zich opstellen tegenover de voorzitter van het Vlaams Parlement. Gisteren was er de opmerking van mevrouw De Vits die zei dat ik een dubbele bril moest opzetten. Ik kan er tegen, ik heb een heel brede rug. Maar de heer Vereeck heeft een hele namiddag niets anders gedaan dan over allerlei dingen zitten kletsen met zijn medewerker. Als die medewerker hier volgende keer nog zit, laat ik hem uit de vergadering verwijderen. De heer Vereeck komt nooit naar de commissie, maar komt wel de wetten stellen.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Sophie De Wit tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over steunmaatregelen voor de binnenvaart en de staking van de Vlaamse schippers

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het protocol voor de kostendekkende binnenscheepvaart

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sofie De Wit: Minister, in de beleidsnota wordt aangegeven dat deze regering zal inzetten op een verbeterde en multimodale ontsluiting van de zeehavens en watergebonden bedrijventerreinen. Mijn vraag valt uiteen in twee delen. Het eerste betreft de steunmaatregelen die daartoe kunnen worden getroffen, en het tweede raakt aan de nood tot hervorming en bevoegdheidsherverdeling.

Er is een heel gamma aan steunmaatregelen uitgewerkt, ook door de Vlaamse Regering, die de binnenvaart moeten promoten. Een mooi overzicht is te vinden op de webstek van Promotie Binnenvaart Vlaanderen, een non-profitorganisatie die ook wordt gesubsidieerd door de Vlaamse overheid. In december 2009 werd een vijfde steunmaatregel goedgekeurd, voor het palletvervoer over het water. U trekt daarvoor 1,5 miljoen euro uit over een termijn van 3 jaar. De maatregel wordt aangemeld bij de Europese Commissie.

Ondanks uw inspanningen, minister, blijft er een zeer grote bezorgdheid bij de Vlaamse schippers. Zij vragen van de overheid dat er een initiatief wordt genomen dat ervoor zorgt dat er niet onder de kostprijs kan worden gevaren. Door de crisis, een economisch aspect waarmee u als overheid ook wordt geconfronteerd, is men aan lagere prijzen gaan werken. Nu zijn er meer ladingen die kunnen worden vervoerd, maar sommigen behouden de lage prijzen, waardoor er een concurrentievervalsing is. De schippers vragen dus een ingreep van de overheid om dat tegen te gaan.

De schippers vragen ook Europese steunmaatregelen. Zo niet vrezen zij voor een vloed aan faillissementen. Ze vragen de overheid om die crisis versneld aan te melden bij Europa. Om hun eisen kracht bij te zetten, hebben ze in april aangekondigd dat ze actie zouden voeren en blokkades opwerpen. De schippers zijn dan op gesprek geweest bij uw federale collega, staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe. Die heeft een aantal maatregelen beloofd en een ontwerp uitgewerkt. Intussen is de regering gevallen en kijkt de sector, minister, in de eerste plaats naar de Vlaamse overheid voor nieuwe maatregelen. U kunt dat ook. U hebt bevoegdheden, zelfs iets meer dan de federale overheid. Het is zeer acuut, want er is vandaag nog een persbericht verschenen waaruit blijkt dat de binnenschippers ongeduldig worden.

Naast de kostprijs en de melding aan de Europese Commissie vragen de schippers nog maatregelen. Die heb ik zelf nog maar net vernomen, minister. Het veld vraagt ten eerste maatregelen van behoud en optimalisatie van het vlootbestand. Dat gaat over een investeringsprogramma ad hoc dat zou kunnen worden uitgebouwd zodat kleinere scheepstypes kunnen doorstromen naar jonge Vlaamse ondernemers. Dat zou kunnen door technische ondersteuning met milieuvriendelijke technische aanpassingen en door ervoor te zorgen dat de aspirant-schipper zich daarop kan richten. Ze vragen dat er een coördinatie komt. Er worden veel initiatieven genomen, maar er is geen geheel en dus weinig perspectief.

Ten tweede stellen de schippers vast dat de Vlaamse beheersorganen van de Vlaamse waterwegen heel wat grote schepen toelaten, meestal met een Nederlandse vlag, die bovendien aan oneerlijke prijszetting doen. Die worden toegelaten op de Schelde en de Leie en duwen letterlijk en figuurlijk onze eigen vloot weg. Ook daartegen vragen de schippers maatregelen, minister, en het voordeel is dat die niet veel moeten kosten en dus geen impact zullen hebben op de begroting.

Ten derde is er een probleem bij de toegang tot het beroep. Federaal is er een zeer strikte interpretatie van de Europese richtlijnen. Men moet op voorhand effectieve eigendom bewijzen of ontlenen. Men wil federaal geen examen inrichten. Ik weet dat dat moeilijk is voor u, minister, maar daarom vind ik dat er een bevoegdheidsherverdeling moet komen. Ook langs Vlaamse kant is er een probleem. SYNTRA organiseert wel een cursus bedrijfsbeheer, maar die neemt een jaar in beslag en vooral: die getuigschriften worden niet erkend. Dat is toch pijnlijk, minister. In de omringende landen is dat wel het geval. Ook daar zitten we met een concurrentieel nadeel. Daarover hebt u iets meer te zeggen.

Ten vierde, minister, hebt u 2 jaar geleden serieus geïnvesteerd en heel wat financiële middelen vrijgemaakt voor de aanschaf van een binnenvaartsimulator. De bedoeling van de binnenvaartsimulator was om de praktische vaartijd van 4 jaar die de schippers moeten doorlopen te reduceren. Maar op federaal niveau erkent men dat niet. Wij investeren op Vlaams niveau. Wij steken daar geld in, maar worden eigenlijk geboycot door het federale niveau. Want onze maatregel levert niets op omdat men geen rekening houdt met de reductie van de vaartijd die er een gevolg van moet zijn. U hebt altijd gezegd dat u zult overleggen, maar blijkbaar levert dat niets op.

Mijn tweede deel is ingegeven door een doctoraalscriptie die werd behaald aan de VUB. De heer de Kort zei hier al dat we toch eens werk moeten maken van een eigen spoorbeleid. Er moet een hervorming komen. Uit die scriptie blijkt immers dat het regionale binnenvaartbeleid en het federale spoorwegbeleid helemaal niet op elkaar zijn afgestemd. Er is geen efficiënt intermodaal vervoer. In concreto: de subsidies voor de binnenvaart zijn kleiner dan de subsidies voor het spoorverkeer, wat zorgt voor een contraproductieve concurrentiesituatie tussen de twee transportmodi. De Vlaamse steunmaatregelen voor de binnenvaart worden tenietgedaan door de federale maatregel voor het spoor.

Minister, ik wil u daarover enkele vragen voorleggen. Een: hoe evalueert u de steunmaatregelen voor de binnenscheepvaart? Plant u een bijsturing wegens het huidige, acute probleem, en het feit dat men naar de Vlaamse overheid kijkt? Twee: hoe beoordeelt u de voorliggende eisen van de Vlaamse schippers? Ik heb ze hier vermeld. In welke mate zult u aan deze eisen tegemoetkomen? Zult u de Vlaamse bevoegdheden tot het uiterste uitoefenen? Ik geef u alvast mee dat met samenwerkingsakkoorden alles onder de gewestelijke paraplu's kan worden gebracht.

Drie: welke conclusies trekt u uit de doctoraalscriptie over de contradictie tussen het binnenvaartbeleid en het federale spoorwegbeleid? Zult u overleggen met uw – toekomstige – federale collega om toch enigszins de zaken op elkaar af te stemmen? Misschien kunt u dan ook de andere maatregelen inzake de vaartijd en de toegang tot het beroep in dat overleg ter sprake brengen. Het confederalisme zou een mooie oplossing zijn: dan zijn die maatregelen overbodig. In afwachting moeten we nadenken over de verdere regionalisering van het spoor, en nadenken over de bevoegdheden die beter worden overgeheveld, zodat we ook onze andere bevoegdheden en maatregelen efficiënter kunnen uitoefenen en uitvoeren.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, collega's, het probleem in verband met de binnenvaart dat mevrouw De Wit heeft aangekaart, is reëel. Het is niet evident een goed zicht te krijgen op de problemen van de binnenvaartsector. In de sector zijn verschillende beroepsorganisaties actief, met bevoegdheden verspreid over Vlaanderen en het federale niveau. Het is een complexe zaak. Ik wou hierover een vraag stellen, want er zijn berichten van een stakingsdreiging. Ik ben dus tevreden, voorzitter, dat u niet enkel de vergadering in goede banen leidt, maar ook bereid was om deze vraag aan de agenda toe te voegen.

Uittredend staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe wil op korte termijn het initiatief nemen tot een overleg tussen de organisaties die de belanghebbende marktpartijen vertegenwoordigen: de verladers – de industrie –, bevrachters – tussenpersonen – en de binnenvaart-ondernemers, samen met de bevoegde overheden, zowel federaal als gewestelijk. Het is de bedoeling om zo te komen tot een protocol over kostendekkende tarieven, tussen de overheden en de verladers, bevrachters en binnenschippers.

De binnenschippers dreigden ermee een aantal sluizen in het land te blokkeren. Het doel van het protocol moet zijn dat de betrokken partijen verantwoorde en kostendekkende tarieven en voorwaarden respecteren, zodat de leefbaarheid van de binnenvaartsector voor de toekomst kan worden gewaarborgd. De binnenvaart moet zijn rol als milieuvriendelijke vervoermodus kunnen blijven spelen in het belang van onze economie. De acties van de binnenschippers

wijzen op het feit dat bij hen het water aan de lippen staat. Ook de binnenvaart heeft te lijden onder de crisis. De binnenvaart moet opnieuw kunnen aanknopen met het succesverhaal van de laatste jaren.

Minister, wat is de stand van zaken met betrekking tot de tarieven vandaag? Op welke manier bedreigt de huidige en toekomstige tariefstructuur de leefbaarheid van de binnenvaart? In hoeverre deelt u de mening van de federale staatssecretaris met betrekking tot het protocol? Welke maatregelen overweegt u om op korte termijn meer zuurstof aan de binnenvaart te geven?

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Voorzitter, minister, collega's, ik sluit me graag aan bij de zeer pertinente vragen. Ik heb in het verleden al herhaaldelijk aandacht gevraagd voor de concurrentievervalsing die dreigt op te treden als verschillende overheden – goed bedoeld – een modal shift tot stand proberen te brengen. Het federale niveau probeert die shift in de richting van het spoorvervoer te duwen, en de Vlaamse overheid doet dat met de binnenvaart. In het verleden heb ik u gevraagd of daarover studies bestaan. Zijn er vergelijkingen? Leidt dat tot contraproductieve resultaten? U zei toen dat dit niet het geval was. Met de doctoraalscriptie voor ogen stel ik me de vraag of de effecten inmiddels zijn geanalyseerd. Als u naar het overleg met de heer Schouppe stapt, moet u wel gewapend zijn. Heeft uw kabinet of de administratie een studie gemaakt en bekeken of verschillende projecten elkaar zullen tegenwerken of neutraliseren? Dit is dus mijn vraag: is er op Vlaams niveau al duidelijkheid over de effecten van de steunmaatregel?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: U hebt veel vragen gesteld, ik heb een uitgebreid antwoord mee. Deze problematiek komt hier niet zo vaak aan bod, we mogen er gerust wat aandacht aan besteden.

De prijsvorming in het goederenvervoer is vrij op vandaag. Dat is ook het geval in de binnenvaart. Dit houdt in dat het vervoerscontract en de daarin opgenomen vervoersvoorwaarden en vervoersprijzen vrij tot stand komen tussen de contracterende partijen, zonder interventie van de overheid. Dat is de basis.

Het goederenaanbod is sterk verminderd, hoewel er momenteel weer een stijging wordt vastgesteld van het vervoer op de waterweg. Er zijn opnieuw positieve signalen, maar toch is de concurrentie tussen de modi en binnen de binnenvaartsector sterk toegenomen. De vervoersprijzen zijn dan ook bij alle modi sterk gedaald. Dit geldt ook voor de binnenvaartsector, die zelf aangeeft dat de prijzen onder druk staan. Deze prijsvermindering wordt mede bewerkstelligd door de ladingaanbieder die, evenzeer getroffen door de crisis, lage vervoersprijzen tracht te bedingen bij elke modus. De regelgevende aspecten – u weet dat wellicht – met betrekking tot de eventuele prijsvorming behoren tot de federale bevoegdheid. Ik kan daar niets aan doen.

Aangezien de prijsvorming vrij is, is er derhalve geen sprake van een opgelegde tariefstructuur.

De opeenvolgende Vlaamse regeringen hebben gewezen op het belang dat de binnenvaart voor Vlaanderen heeft en de noodzaak beklemtoond om het gebruik van de binnenvaart te stimuleren. Dat heeft zich vertaald in steunmaatregelen met veel effect. Er is de succesvolle pps-formule voor de bouw van laad- en losinfrastructuur. Ik heb in de voorbije maanden her en der infrastructuur bezocht. Er zijn wachtlijsten, de budgetten zijn vrijwel ontoereikend, de bedrijven spelen echt wel in op het aanbod. Dat is wat mij betreft een succesverhaal.

Dan is er de steunmaatregel intermodaal vervoer om het gebruik van de binnenvaart voor het transport van containers te ondersteunen. Er is de tijdelijke steunmaatregel voor de estuaire vaart. Er zijn de mogelijkheden om het vervoer van huishoudelijke afvalstoffen via de

binnenvaart te ondersteunen. Daar wordt steeds meer en steeds vaker gebruik van gemaakt. Er is de steunmaatregel voor het palletvervoer die op dit ogenblik verder ontwikkeld wordt.

Het gevolg hiervan is geweest dat tot vóór de economische crisis het transport op onze binnenvaartwegen elk jaar gemiddeld met 3,3 percent steeg. Dat is wel een mooi resultaat. De economische crisis heeft, zoals voor de andere modi, hier abrupt een einde aan gemaakt. Voor de binnenvaart was de terugval het spectaculairst van allemaal: in 2009 14,38 percent algemeen en 12,24 percent voor het containervervoer. In vergelijking met andere sectoren is dat nog een gematigde terugval, maar in zo'n kwetsbare sector is dat enorm zwaar.

Ik denk dat de steunmaatregelen effect hebben. De steunmaatregelen hebben betrekking op verschillende facetten van het binnenvaartgebeuren. Er is het bedrijfsgebonden aspect. Door het palletvervoer kunnen nieuwe niches worden aangesproken. We hebben een project speciaal voor kleine schepen, namelijk om die opnieuw actief in te zetten in de vaart. Daar is een ondersteuningsprogramma voor.

Er bestaat een netwerk – Vlaanderen heeft het initiatief daartoe genomen –, en dat is het Flanders Inland Shipping Network (FISN). Dat draait zeer goed. Twee keer per jaar komen die mensen samen. Het steunprogramma voor kleine schepen is daar ontstaan, net zoals de binnenvaartsimulator. De erkenning daarvan komt in orde, mevrouw De Wit. Er zijn geen onoverkomelijke problemen, zeker geen boycot, maar het duurt wel vrij lang moet ik toegeven.

Als ik dit allemaal bekijk, moet ik zeggen dat zelfs met relatief bescheiden bedragen mooie effecten bereikt werden. De Vlaamse aanpak werd zelfs op Europees niveau sterk vertaald. Het Europese steunprogramma Naïades is volledig geïnspireerd op onze Vlaamse initiatieven. We mogen daar fier op zijn.

Ik denk dan ook dat we niet fundamenteel moeten gaan bijsturen, maar wel onze inspanningen moeten intensifiëren en voortzetten. Ik geef een paar voorbeelden: het palletvervoer; de pps-formule voor de kaaimuren waarvoor de EU-goedkeuring afloopt per 31 december 2010, we moeten dat dossier klaar hebben om een verlenging te bekomen; het ondersteunen van de aankoop van AIS-systemen; het stimuleren van het gebruik van de kleine waterwegen; de inschakeling van de binnenvaart in de stadsdistributie; de kredietverstrekking via PMV en het ondersteunen van nieuwe concepten zoals de watertruck.

De huidige economische crisis, waaronder ook de binnenvaart lijdt, sterkt me in mijn wil om het gebruik van de binnenvaart te blijven stimuleren ten bate van de sector zelf, en dus ook ten bate van de economische ambities van Vlaanderen in Europa en de wereld. Het is wel een kwetsbare sector. U hebt het zelf aangehaald, het zijn meestal kleine familiale bedrijven. Die zijn ook veel gevoeliger voor concurrentie. Als een heel gezin moet leven van de opbrengst van een schip, en die opbrengst valt weg, dan heeft dat een enorm effect. Het gaat niet om immense bedrijven voor wie één schip meer of minder weinig belang heeft.

Vandaag kunnen we ondanks het steunprogramma niet verhehlen dat er absoluut zware problemen zijn. Ik heb net al gezegd dat het kleine familiale kmo's zijn en hun marges zijn zo goed als weg. Veel van die eisen, zoals het ingrijpen in de prijsmechanismen in een vrije markt, zijn wat moeilijk, het betreft immers geen Vlaamse bevoegdheid.

Ik heb vorige week, op basis van eisen van de schippers, contact opgenomen met federaal staatssecretaris Schouppe, en we hebben hem gevraagd om hier zo snel mogelijk gevolg aan te geven. Ondertussen was er al een vergadering, op 6 mei, en mijn kabinet was daar aanwezig. Ook al waren er een aantal punten exclusief federale bevoegdheid, de Vlaamse binnenvaart is zo belangrijk, ook voor onze bevoegdheden, dat het elementair is dat we de overlegmomenten die er zijn, opvolgen en dat we daar echt fysiek aanwezig zijn. Federaal staatssecretaris Schouppe heeft ondertussen laten weten, ook al is de regering weliswaar gevallen, dat hij volgende week woensdag, donderdag en vrijdag een nieuwe vergadering

heeft gepland met de bedoeling om dat protocol in orde te krijgen. Wij zullen daar opnieuw aanwezig zijn, en we volgen dit uiteraard verder op.

Ik meen dat er niet alleen met de sector zelf moet worden overlegd, maar ook met de andere partijen die de markt vertegenwoordigen, namelijk de verladers, dat is de industrie, de bevrachters en de binnenvaartondernemers. Als we tot een protocol komen, moeten we ervoor zorgen dat we hen mee krijgen, want zij zitten mee in de keten die zorgt voor het uiteindelijke transport.

Het sluiten van zo'n protocol is dringend en kan de partijen dichter bij elkaar brengen, en het zal ook de aandacht vestigen op de impact van een te lage prijsvorming en meteen ook op de wederzijdse verantwoordelijkheden, vandaar dat ik absoluut mee wil waken over de toekomst van die sector. Als we investeren in de waterwegen, moeten we er vooral voor zorgen dat er schepen op blijven varen, want anders heeft het weinig zin om in de waterwegen te investeren.

Ik heb u daarnet al iets gezegd over FISN. In het kader van FISN werd deze crisis al besproken in het voorjaar van vorig jaar, want in 2009 werd daar een rondetafel aan gewijd met de sector en de banksector. Het was een van de grote noden. We hebben dat ook gevraagd. In oktober van vorig jaar werd op basis van de aanmelding van de crisismaatregelen in Nederland ook bekeken of er ook voor Vlaanderen een dergelijke aanmelding moest gebeuren. De Nederlanders en de Vlamingen kunt u, wat dat betreft, niet echt vergelijken. Toen werd in overleg met de sector besloten om geen actie te ondernemen. Belangrijk voor mij is om niet in het wilde weg uitspraken te doen. We hebben nu dat overlegplatform en we moeten in nauw overleg met de sector blijven overleggen en samen bekijken hoe we de problemen kunnen oplossen. Sinds maart, dat hebt u misschien ook gehoord, geeft de binnenvaartsector aan dat de economische situatie stabiliseert en dat er opnieuw meer werk beschikbaar komt, maar de vrachten blijven nog te klein. Het moet beter worden.

Wat de concurrentie tussen de modi betreft, moeten we absoluut proberen om te komen tot een gelijke behandeling van alle modi. Als we een protocol afsluiten met de binnenvaartsector, dan moeten we dat inderdaad sowieso multimodaal proberen te bekijken. Ik meen dan ook dat het uitgesloten is dat de binnenvaart eenzijdig tarieven zou fixeren of dat er wordt teruggegrepen naar een vaste prijsvorming, terwijl de rest niets doet. We moeten dit zo veel mogelijk multimodaal proberen te bekijken.

Ik meen ook dat het elementair is, en ik hoop u daarvan overtuigd te hebben, dat het Vlaamse Gewest, dat trouwens een recht heeft om betrokken te worden bij zulke dossiers, zelfs als er een protocol komt of een controlesysteem, nauw betrokken wordt. Onze aanwezigheid tijdens de vergaderingen duidt toch op het feit dat vanuit het federaal niveau die wil bestaat.

Ik kom tot de doctoraatstudie van de heer Pekin. Die toont aan wat de effecten zijn van het gevoerde beleid in termen van marktbereik van de Belgische terminals voor binnenvaart en spoorvervoer. Hij heeft rekening gehouden met een aantal lopende steunmaatregelen voor het containervervoer via de spoorwegen en via de binnenvaart. Hij doet geen uitspraak over andere segmenten zoals natte bulk of droge bulk. Hij heeft zich dus gefocust op het transport van containers, en dat is niet onbelangrijk.

Hij trekt een aantal conclusies. Het is evident dat de steunbedragen van een totaal andere grootteorde zijn: voor de spoorwegen is dat het tienvoudige van de waterwegen. Ook is de maatregel voor het gecombineerd vervoer via spoorwegen van toepassing voor België, terwijl de Vlaamse regeling voor steun aan intermodaal vervoer via de waterweg natuurlijk enkel van toepassing is in Vlaanderen. We kunnen vandaag dus stellen dat terwijl binnenvaart en spoor een bijna gelijk aandeel hebben van de modal split, de binnenvaart het met heel wat minder middelen moet stellen. Bovendien toont de studie ook aan dat het marktbereik van bepaalde binnenvaartterminals wordt beïnvloed door de toekenning van subsidie voor het

spoorvervoer. U hebt alle drie aangehaald dat die afstemming elementair is. Ze wordt trouwens ook erkend in het Vlaams regeerakkoord. Wat mij betreft, moet ze nog veel beter.

Ik heb ondertussen twee acties ondernomen. Het departement moet mij de nodige elementen aanreiken voor het uittekenen van onze spoorstrategie. Dat gaat niet alleen over investeringen, niet alleen over het aanleggen van sporen, maar ook over hoe we de strategie bekijken. Daarnaast is er ook een overlegstructuur met Infrabel in de maak om bilateraal en rechtstreeks op regelmatige tijdstippen overleg te plegen. Dat betekent overleg tussen het departement en Infrabel zelf, de stuurgroep strategisch spoorbeleid en dan een aantal technische zaken uitwerken.

Het zal bij het in opmaak zijnde Mobiliteitsplan Vlaanderen, waar we het vandaag naar aanleiding van andere vragen al over gehad hebben, ook belangrijk zijn om de nodige aandacht te besteden aan het spoorvervoer en aan de Vlaamse strategische visie hierop. We hebben niet gewacht op een studie om dat hier aan te kaarten, er is al een forum, gecreëerd door de federale overheid en waarin Vlaanderen ook zitting heeft, dat de subsidiëring van het containervervoer van de spoorwegen beoordeelt. Dus die stuurgroep loopt. Het is de bedoeling dat we de juiste ondersteuning vinden voor het juiste middel.

Het laatste woord over dit dossier is absoluut nog niet gezegd. Ik ben niet op alle puntjes ingegaan. U hebt iets gezegd over de simulator, de concurrentie, de banken en de leningen. Dat wordt ook besproken binnen FISN.

Ik ben in blijde verwachting van een volgende overlegvergadering met het kabinet-Schouppe die volgende woensdag, donderdag of vrijdag plaatsvindt. Hopelijk mondt die uit in de snelle realisatie van een protocol.

De voorzitter: Mevrouw De Wit heeft het woord.

Mevrouw Sophie De Wit: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het kan niet dat maatregelen van verschillende niveaus elkaar tegenwerken. Zelfs al gaat het om kleinere budgetten, toch blijft het weggegooid werk. Dat is totaal onverantwoord. Het gaat dan niet alleen over subsidies voor de binnenvaart, maar evengoed over de simulator waarbij de opleidingstermijn niet wordt gereduceerd. Dan heeft het allemaal geen zin dat wij die investeringen doen.

Daarnaast wil ik nog een suggestie doen over de concurrentie met verschillende modi in België, maar ook in het buitenland. Ik heb het dan over bijvoorbeeld de concurrentie met de Nederlandse schippers die aan dumping werken. Op 9 juni is er op Europees niveau een vergadering ad hoc. Ook daar zal een Belgische vertegenwoordiging aanwezig zijn. Ik weet niet of u daarvoor uitgenodigd bent. Zo niet kunt u de boodschap doorgeven aan staatssecretaris Schouppe. Er moet daadkrachtig op tafel worden geklopt. Dat zou binnen Europa immers niet meer mogen kunnen.

Als uw medewerkster graag weet wie ik ben, mijn gsm-nummer staat op mijn site. Ze mag me gerust eens bellen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u voor uw uitvoerig antwoord. U wilt ook in de toekomst de belangen van de binnenvaart op een heel goede manier behartigen. Samen met de andere aanwezigen zal ik een voorstel van resolutie indienen dat een signaal kan geven ten aanzien van de sector zelf. Zo vaak komt de problematiek van de binnenvaart hier immers niet ter sprake.

De voorzitter: We kunnen ons afvragen of we 120 miljoen euro moeten geven aan de Liefkenshoekspoortunnel, terwijl dat bedrag misschien beter wordt gebruikt om de bruggen boven het Albertkanaal te verhogen. De containervaart zou dan veel rendabeler kunnen zijn omdat er dan viermaal gestapeld kan worden.

Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid van de VVM De Lijn inzake de tarieven van de administratieve boetes

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, De Lijn schrijft veel pv's uit. Vaak gaat het over mensen op de bus of de tram die worden gepakt wegens zwartrijden, maar van wie achteraf blijkt dat zij toch een abonnement hebben. Om die reden zijn al 8794 pv's geseponeerd. Na consultatie van het abonnementbestand bleek immers dat die mensen wel degelijk een abonnement hebben en dat het dus niet om zwartrijden gaat.

Voor de gecombineerde abonnementen van de NMBS en De Lijn is er echter een probleem. Daar heeft De Lijn om een of andere reden geen toegang toe. Dat is een probleem tussen het federale en Vlaamse niveau waarvoor best een samenwerkingsprotocol zou worden gesloten. Het is ook een belangrijk aandachtspunt in het rapport van de ombudsdienst. Daaruit blijkt dat het om een zeer inefficiënte coördinatie gaat waarvoor momenteel blijkbaar geen verbetering mogelijk is. De Lijn heeft geen toegang tot de gegevens van de eigen abonnees in de bestanden van de NMBS.

Bovendien blijken de boetetarieven nogal weinig gedifferentieerd te zijn. Die zouden proportioneler gemaakt kunnen worden volgens de aard van de overtreding. Zo moet iemand die zijn abonnement vier keer, en dus geen twee of drie keer op een jaar heeft vergeten, een boete ophoesten van 275 euro.

Minister, hoe komt het dat De Lijn de controle van de eigen abonnees niet kan doorvoeren in de bestanden van de NMBS? Voorziet u daarvoor in een oplossing op korte termijn?

U hebt aangekondigd dat het boetesysteem zou worden geëvalueerd om na te gaan of de opgelegde boete past bij de aard van de overtreding. Is die aanpassing al gerealiseerd? Is er al iets gebleken uit die evaluatie? Zal er een derde type van minder ernstige overtredingen worden gecreëerd?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik was hier vanmorgen toen de ombudsman zijn verslag kwam toelichten. Ik heb ook al een aanzet tot antwoord gegeven.

Mevrouw Annick de Ridder: Mijn verontschuldiging, ik was vanmorgen verhinderd.

Minister Hilde Crevits: Ik zal proberen kort te antwoorden.

Wat de uitwisseling van gegevens betreft: de gegevens die De Lijn van de NMBS krijgt, zijn 2 maanden oud. Dat is de reden waarom men iedereen vraagt een pasje, een fysiek bewijs, te tonen. Dit betekent dat je nooit de juiste informatie in real time hebt. Als je dat niet zou vragen, is de kans reëel dat je maatregelen neemt zonder de juiste stand van zaken te kennen.

De dienst Administratieve Boetes (DAB) bij De Lijn is verplicht de genomen beslissing in een dossier tijdig aan de overtreder kenbaar te maken. Dat kan een seponering zijn of het opleggen van een boete. De beslissing moet verstuurd zijn binnen een termijn van 60 dagen. Indien dit later gebeurt, is er sprake van een procedurefout en dient het dossier geseponeerd te worden. Als je de gegevens maar 2 maanden later krijgt van de NMBS, en tegen dan moet je beslist hebben, dan is dat een probleem. Enkel de volledige toegang tot de database van de NMBS met een directe link naar de dossiers van de DAB zal uitsluitel kunnen geven voor een abonnementcontrole door De Lijn zelf. De Lijn heeft de vraag gesteld aan de NMBS. Ik

hoop dat er op korte termijn groen licht komt. Het zou gemakkelijk zijn die aan elkaar te linken.

De vraag van De Lijn aan de overtreder om zelf een bewijs te leveren via e-mail of een brief om een boete te vermijden is een eenvoudige vorm van minimale medewerking. Als je je abonnement van de NMBS bent vergeten, moet je als abonnee zelf binnen 14 kalenderdagen naar een loket gaan en je abonnement tonen. De controle gebeurt daar ter plekke aan het loket. Als bewijs krijgt men een kaartje ter grootte van een valideringsbiljet met de vermelding inningskwijtschrift. De NMBS verwacht van de abonnees een meer ingrijpend initiatief dan De Lijn. Naar De Lijn mag je een e-mail sturen of een brief faxen, maar bij de NMBS moet je naar het loket stappen.

Vandaag heb ik daar geen oplossing voor. De vraag is gesteld om die databanken te linken. Mevrouw De Ridder, u bent ook een warm voorstander van Registratie Ticketing Boord-computer (Retibo). Als we het eengemaakte ticketingsysteem hebben, is alles opgelost.

Vorig jaar heb ik gezegd dat ik een principieel voorstander ben van een derde boetetarief. De Lijn maakt een evaluatie, die voor het zomerreces klaar zal zijn. Moet je een minderjarige die zijn abonnement vergeet, even zwaar beoordelen? Als je een derde type van minder ernstige overtredingen creëert, is de vraag waar dan de grens ligt. Vandaag worden deze boetes pas uitgeschreven bij een derde overtreding in een periode van 12 maanden. We gaan er dus niet meteen met de mepper op los. Principieel ben ik voorstander, maar het moet duidelijk zijn, en we mogen niet nog grotere moeilijkheden creëren.

De evaluatie komt er voor de zomer. Dat is een duidelijke afspraak met De Lijn. In de weken die daarop volgen, zullen we snel kunnen beslissen of dat er wel of niet komt. Ik heb ook gevraagd mij te tonen welke types van boetes mogelijk zijn en hoe hoog die zijn, om na te gaan of zo'n derde categorie opportuun is.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Minister, ik neem aan dat de informatie voor of tegen de zomer ter beschikking is zodat we dit opnieuw kunnen behandelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■