

vergadering **C18 – OPE1**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 7 oktober 2010

INHOUD

Vraag om uitleg van mevrouw Gwenny De Vroe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onderhandelingen tussen de gewesten en de federale overheid over Belgocontrol - 2277 (2009-2010)	3
Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over informatie over de aanwezige nutsleidingen bij het uitvoeren van openbare werken - 2292 (2009-2010)	6
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het verlagen van de minimumleeftijd voor het behalen van het autorijbewijs van 18 naar 17 jaar - 2346 (2009-2010)	10
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de beschikbaarheid van veilige parkings langs autosnelwegen - 2350 (2009-2010)	
Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op parkings langs de Vlaamse autosnelwegen - 2378 (2009-2010)	
Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bewaakte parkings - 2467 (2009-2010)	
Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over truckparkings - 129 (2010-2011)	14
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid met betrekking tot logistiek - 2357 (2009-2010)	27
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van de Vlaamse overheid in (een uitbreiding van) autodelen via cambio - 2408 (2009-2010)	33
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de nieuwe flitspalen - 2439 (2009-2010)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaams flitspalenbeleid - 42 (2010-2011)	40

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

**Vraag om uitleg van mevrouw Gwenny De Vroe tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de onderhandelingen tussen de gewesten en de federale overheid over Belgocontrol
- 2277 (2009-2010)**

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Minister, het federale overheidsbedrijf Belgocontrol maakte in juni, naar aanleiding van de presentatie van zijn jaarverslag, voor dit jaar verliescijfers bekend, die werden geraamd op zo maar liefst 20 tot 25 miljoen euro. Het verlies kent vele oorzaken, maar een van de belangrijkste redenen van de preciaire financiële toestand van Belgocontrol is ongetwijfeld het feit dat het samenwerkingsakkoord uit 1989 bepaalt dat het overheidsbedrijf geen vergoeding krijgt voor de diensten die het levert aan de regionale luchthavens van Oostende, Deurne, Charleroi en Luik. In 2009 ging het om 9 miljoen euro voor de Vlaamse regionale luchthavens en om 11 miljoen euro voor de Waalse.

Het bedrijf heeft jarenlang deze inkomsten gekregen van de luchtvaartmaatschappijen die over België vlogen zonder in ons land te landen. Met andere woorden, Ryanair kon een beroep doen op gratis verkeersleiders in Charleroi, die betaald werden door de overvliegende vliegtuigen van British Airways. Maar sinds 1 januari jongstleden verbiedt de Europese Commissie kruissubsidiëring, waardoor Belgocontrol niet meer kan rekenen op deze extra inkomsten van overvliegend verkeer. Belgocontrol heeft dat al in 2007 aangekaart bij de voogdijoverheid, echter zonder gevolgen. Meer nog, de bevoegde federale staatscommissaris voor Mobiliteit, de heer Schouppe, heeft bij mijn weten momenteel nog geen enkele beslissing genomen in verband met deze zaak.

Om de lonen van het personeel te kunnen betalen, zag Belgocontrol zich begin dit jaar al verplicht om 20 miljoen euro te lenen. Zonder wijziging in de financiering van Belgocontrol moet er in december 2010 een nieuwe lening worden afgesloten van 19 miljoen euro om voldoende cashflow te hebben voor de eerste maanden van 2011. Staatssecretaris Schouppe kreeg daarop de opdracht onderhandelingen met de gewesten aan te knopen over een bijdrage van de gewesten aan de dienstverlening van Belgocontrol op de regionale luchthavens.

Minister, bij een vorig plenair debat hierover in het Vlaams Parlement op 31 maart, was een vergadering van de Interministeriële Conferentie gepland waarop dit onderwerp aan de orde zou zijn. Als bevoegde minister voor de regionale luchthavens kondigde u toen aan dat u van de federale staatssecretaris verwachtte dat hij zou uiteenzetten hoe hij de problematiek ziet en dat u daarna, samen met de Vlaamse Regering, het standpunt zou bepalen dat door Vlaanderen zal worden ingenomen.

Inmiddels is er al heel wat in de pers verschenen over Belgocontrol. Ik denk aan de recente onaangekondigde en door de vakbonden niet gesteunde staking van de luchtverkeersleiders, waardoor duizenden passagiers gestrand zijn en honderden vluchten geannuleerd. Op Brussels Airport alleen al zouden er zowat 500 vluchten geschrapt zijn. Een ander gevolg is dat Ryanair nu ook een rechtszaak aanspant tegen Belgocontrol en 30 Belgische verkeersleiders. Het bedrijf eist een compensatie van 1 miljoen euro.

Minister, heeft de Vlaamse Regering al een standpunt ingenomen over een herziening van het samenwerkingsakkoord van 1989? Zal de regering bij deze besprekingen niet enkel de belangen van de Vlaamse regionale luchthavens behartigen, maar ook die van de nationale luchthaven van Zaventem, een uiterst belangrijke economische motor van Vlaanderen die door het samenwerkingsakkoord op dit ogenblik een groot concurrentieel nadeel kent? Kunt u een stand van zaken geven over de onderhandelingen? Welke standpunten werden door de federale staatssecretaris en de andere gewestministers ingenomen? Werden er na die bewuste vergadering van de Interministeriële Conferentie waarover de minister het had op 31 maart

jongsleden, nog andere initiatieven genomen of inspanningen geleverd om de financiële problemen van Belgocontrol op te lossen? Zo ja, welke?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik heb u hierover in het verleden ook al een aantal vragen gesteld. Tijdens de commissievergadering van 29 april hebt u gezegd dat u eerst een aantal audits wilde opvragen en inkijken vooraleer u er een standpunt over zou innemen. Hebt u die stukken ondertussen ontvangen? Is er ondertussen nog overleg geweest met de federale staatssecretaris? U wilde ook een overzicht van het aantal bewegingen per luchthaven. Hebt u daar ondertussen gegevens over? Indien ja, hebt u er dan al iets mee gedaan?

De voorzitter: De volgende vraagsteller heeft het misschien over de luchthaven van Tienen.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Daar is er een, namelijk in Goetsenhoven. Dat is misschien een waardig alternatief voor Oostende.

Belgocontrol zou heel dringend die 19 miljoen euro nodig hebben. Anders zou het bedrijf zijn activiteit niet meer kunnen waarmaken. Minister, dat geld moet ergens vandaan komen. Ik heb een licht vermoeden dat de gewesten vanaf nu mee zouden moeten opdraaien voor die kosten. Ik weet niet of het klopt. Ik heb er maar geruchten over opgevangen. In het verleden zouden blijkbaar met de staatssecretaris en de gewesten mondelinge afspraken zijn gemaakt. Zijn dat geruchten? Is daar iets van waar of niet? Ik weet het niet.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw De Vroe, de vraag die u vandaag stelt, bouwt voort op een actuele vraag en op een vraag om uitleg die ik vrij omstandig heb beantwoord in deze commissie op 29 april van dit jaar. Mevrouw Eerlingen heeft daar heel terecht op gewezen.

Mijnheer Reekmans, op 29 april heb ik eveneens proberen uit te leggen hoe dat in elkaar zit. De financiering van Belgocontrol gebeurt op basis van een samenwerkingsakkoord. In het samenwerkingsakkoord dat vandaag van kracht is, staat heel nadrukkelijk dat wij geen kosten moesten dragen. Ik heb toen ook uitgelegd waarom de regionale luchthavens niet moeten bijdragen. Ik ga dat nu niet opnieuw doen. Als ons geen vraag wordt gesteld, moeten wij ook niets doen.

In het antwoord op die actuele vraag heb ik gezegd dat er een uitnodiging was gekomen om aanwezig te zijn op de vergadering van de Interministeriële Conferentie.

Mevrouw De Vroe, de luchthaven van Zaventem draagt, mede door haar ligging in Vlaanderen, in belangrijke mate bij tot de Vlaamse economie. Bij besprekingen wordt dan ook niet alleen rekening gehouden met Vlaamse regionale luchthavens, maar ook met de luchthaven van Zaventem. Hierbij wordt een level playing field bewaakt, rekening houdend met de omvang.

Als men wil onderhandelen over een nieuw samenwerkingsakkoord, moet men ook inzage krijgen in de audits die hebben plaatsgevonden over Belgocontrol. Ik heb ook in het antwoord op de vorige vraag om uitleg gezegd dat alle kabinetten die audit hebben gevraagd. Er kan pas een volgende vergadering komen wanneer de kabinetten die audit hebben ontvangen. Er heeft geen volgende vergadering plaatsgevonden en we hebben ook de audit nog niet ontvangen. Wat dat betreft, kan ik u dan ook geen verder nieuws melden.

Ik stel ook vast dat er vorige week een open brief is rondgestuurd. Het kabinet van staatssecretaris Schouppe bereidt momenteel een nota voor die in oktober zal worden voorgelegd aan de federale ministerraad. Met de gewesten is er tot op vandaag echter geen verder overleg meer geweest. Ik ga er dan ook van uit dat het om een soort van noodnota gaat en niet om een nota die betrekking heeft op een herziening van het samenwerkingsakkoord.

Wij zijn daar niet bij betrokken waardoor ik ervan uitga dat het om voorlopige maatregelen gaat.

Ik kan vandaag geen enkele uitspraak doen over de vraag of en zo ja, hoeveel we zullen moeten bijdragen. Uiteraard bereiden wij ons wel voor. Op technisch vlak zullen we nagaan hoeveel vliegbewegingen er zijn. We hebben de schema's waardoor we dus wel degelijk naar de onderhandelingen kunnen gaan. Voor mij is het echter ook van belang dat we inzage krijgen in de werking en dus in de audit. Zolang we die audit niet hebben ontvangen, kunnen we niet verder. Als het samenwerkingsakkoord dat vandaag bestaat en dat goed is voor de gewesten, moet worden aangepast, dan moet dat gestaafd zijn met stukken.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het grote probleem in deze zaak is de grote politieke besluiteloosheid. De gevolgen daarvan kennen we: financiële problemen, stakingen enzovoort. We zijn in een situatie terechtgekomen dat mensen die een vliegtuigticket hebben gekocht, niet meer op hun reisbestemming geraken, omdat men daar in de politiek nog geen verdere beslissingen over heeft genomen. U hebt nog altijd geen zicht op wat er precies in die audits staat. Ik hoop dat u er bij uw federale collega's op aandringt dat er een oplossing moet worden gevonden. We zijn het er toch allemaal over eens dat een vlot en veilig verkeer in het luchtruim en in de luchthavens essentieel is.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb het niet over het huidige samenwerkingsakkoord en over de uitleg die u in april in de commissie hebt gegeven. Dat verslag heb ik trouwens gezien. Ik stel mijn concrete vraag in het kader van de problematiek die er vandaag is. Ik had het dan ook heel voorzichtig over geruchten. Er zou al een mondelinge vraag gesteld zijn door de staatssecretaris om dat samenwerkingsakkoord met de gewesten te herbekijken. Zijn daar effectief al mondelinge contacten over geweest? Dat zou impliceren dat er oplossingen gezocht moeten worden voor het tekort aan middelen. De vraag is dan ook of de gewesten daarin moeten bijdragen. Ik weet ook wel dat de gewesten daar vandaag voordeel uit halen. Minister, kloppen de geruchten dat er een vraag zou komen om het samenwerkingsakkoord te herbekijken en de gewesten mee te laten betalen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Reekmans, in april heb ik in de commissie gesteld: "Vandaag is er geen akkoord over de financiering. Er wordt wel onderhandeld. We moeten afwachten hoe het nu loopt. Het samenwerkingsakkoord vandaag zegt dat we die kosten niet moeten dragen. De federale overheid is vragende partij om dat samenwerkingsakkoord op te zeggen. Maar om dat te doen heb je het akkoord van iedereen nodig. Wij zullen zien of die vraag wordt gesteld dan wel of ze misschien enkele maanden in de koelkast gaat. Wij zijn bereid om hierover te praten, maar de principes zijn duidelijk. Het speelveld en de principes zijn voor iedereen gelijk en een en ander moet gebeuren op basis van transparantie in het verstrekken van informatie die is gevraagd en die ook is toegestaan. Er is vandaag geen akkoord over de verdeling. De cijfers die circuleren, gaan in de richting van een kleine 20 miljoen euro. Daarin is de bijdrage die de federale overheid zou kunnen dragen, inbegrepen. De gewesten hebben om informatie gevraagd om dan in alle rust bilateraal na te gaan wie wat zal dragen. Het samenwerkingsakkoord is dus niet opgezegd."

Dat blijft, mijnheer Reekmans, tot op vandaag zo. Dat is het concrete antwoord op uw vraag. Er zijn wat maanden verstreken, maar het samenwerkingsakkoord is tot op vandaag niet opgezegd. De situatie is dus gelijk gebleven.

De voorzitter: Mevrouw De Vroe heeft het woord.

Mevrouw Gwenny De Vroe: Minister, u zegt ‘in alle rust in overleg gaan’. Ik wil toch nog eens benadrukken om toch zelf stappen te ondernemen, want het gaat ook om Vlamingen die een vliegtuigticket boeken en niet meer op hun reisbestemming geraken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over informatie over de aanwezige nutsleidingen bij het uitvoeren van openbare werken
- 2292 (2009-2010)**

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, bij het uitvoeren van openbare werken heeft de aannemer een coördinatieplicht. Dat betekent onder meer dat hij verantwoordelijk is voor het verplaatsen van nutsleidingen. Er doen zich regelmatig verschillende problemen voor die ik opsom.

Bij het graven blijken er veel meer nutsleidingen te zitten dan op basis van het geografisch informatiesysteem (GIS), Federaal Kabels en Leidingen Informatie Meldpunt (KLIM) en Kabel- en Leidinginformatieportaal (KLIP) bekend is. In stedelijke gebieden, waar zich de meeste problemen voordoen, is het bijvoorbeeld voorgekomen dat van de 25 aangetroffen leidingen, er slechts 5 effectief in gebruik zijn. Men steekt maar kabels bij, en er zijn ook operatoren bij gekomen. De eerste moeilijkheid is dan vast te kunnen stellen welke leidingen in gebruik zijn en welke niet. Voor zover men al kan vaststellen welke leiding voor wat zou dienen of gediend hebben, kan men dat aan de betrokken nutsmaatschappijen proberen te vragen. De tweede moeilijkheid is de proef op de som te kunnen nemen. En ten laatste maar niet minder belangrijk, moeten restanten van leidingen die in de sleuf worden achtergelaten, worden beschouwd als het achterlaten van afval, wat een misdrijf is.

De informatie over de nutsleidingen staat wel op het KLIP, en het elektronisch platform is een goede zaak die de snelheid van opvragen heeft bevorderd, maar vaak heeft men gewoon de oude, slechte en onjuiste plannen ingegeven. Er schort dus iets aan de kwaliteit van de informatie. Meest vernoemd worden water, kabeldistributie en Belgacom. De informatie wordt ook steeds technischer en complexer. De schadegevallen zouden verdubbeld zijn, en de verzekeringspremies lopen almaar verder op voor de aannemers.

Vroeger was in de bestekken in een aparte clause voorzien voor een voorafgaande sondering van de grond, zodat de juiste inschatting van de aanwezigheid van leidingen kon worden gemaakt. Zo kon vertraging in de uitvoering van werken worden voorkomen.

Minister, vandaag ben ik op de hoogte gesteld van problemen aan de kust waar een aantal werken moest gebeuren voor het windmolenpark in de zee en men vaststelde dat enerzijds de aanvraag die gedaan was door de aannemer pas een antwoord heeft gekregen nadat de werken moesten worden uitgevoerd. Anderzijds stelt men ook vast dat men totaal niet op de hoogte is van de zeekabels. Blijkbaar vallen buitenlandse beheerders van de zeekabels volledig buiten de boot van het KLIP. Bij het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) antwoordt men aan de aannemers: we zijn wel op de hoogte van de problematiek van de zeekabels.

Minister, in hoeverre kunt u de gesignaleerde problemen bevestigen? In welke mate kan een meer billijke verdeling van de verantwoordelijkheid tussen aannemers en nutsmaatschappijen een begin van oplossing zijn? Hoe kan de kwaliteit van de informatie met betrekking tot de aanwezigheid van nutsleidingen verbeterd worden? Waarom werd de clause ‘verplichte sondering’ indertijd uit de bestekken geschrapt? In hoever zou het herinvoeren daarvan kunnen bijdragen aan een oplossing voor de gestelde problemen?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Vaak is informatie niet volledig of klopt niet. Dat leidt niet alleen tot schadegevallen en verzekeringspremies die omhoog gaan, maar het kan ook gevaarlijk zijn. Als er een elektriciteitskabel doorgesneden wordt, kan dat aanleiding geven tot zware ongevallen.

Het feit dat er een voorafgaande sondering zou moeten worden uitgevoerd, lijkt me eerder een code van goede praktijk. Ik weet niet of dat expliciet in een bestek moet staan. Dat vormt nog een extra probleem.

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Minister, elk openbaar bestuur, of het nu de Vlaamse overheid is of een gemeentebestuur, wordt daarmee geconfronteerd. Er zijn twee problemen. Er is het probleem van digitalisering. Zelfs de lokale besturen weten niet altijd waar alle kabels zich bevinden. Er is nog een probleem waarmee ik recent ervaring heb gehad, namelijk dat de aannemers plannen krijgen maar gewoonweg niet naar die plannen kijken. Er is de wet op de overheidsopdrachten met aanbestedingen. Men probeert elkaar de loef af te steken door iets lager te ramen dan de concurrenten. Men probeert de laagste te zijn om de toewijzing te krijgen. Ze voldoen dan wel aan alle wettelijke reglementeringen om die toewijzing te krijgen, maar dan moeten de werken wat vlugger gaan om het prijsverschil te kunnen inhalen ten opzichte van de raming. Men begint daarom in het wilde weg te graven en voetpaden op te breken zonder eerst de plannen behoorlijk te consulteren. Meestal zijn daar geen grote gevaren aan verbonden, maar nu en dan kunnen er zich toch fundamentele problemen voordoen met gas en andere zaken. Kan er in die richting naar een oplossing worden gezocht?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, ik moet bevestigen dat er vandaag problemen zijn bij de uitvoering van werken. We proberen daar een oplossing aan te bieden.

De heer de Kort heeft al verwezen naar het Kabel- en Leiding Informatieportaal en het Kabel- en Leiding Informatiemeldpunt. Het eerste is Vlaams, het tweede federaal. Er is dus op de twee niveaus een punt. Het KLIP en het KLIM bevatten geen informatie over hoeveel kabels en leidingen er zich ergens bevinden, dat valt onder de bevoegdheid van de minister-president en hij neemt ook de coördinatie daarvan op zich.

Het KLIP en het KLIM bevatten zones waarin de kabel- en leidingbeheerders aangeven waar ze kabels en leidingen beheren in de ondergrond, maar dat is natuurlijk niet hetzelfde als aangeven waar die kabels zich allemaal bevinden, dat is de zogenaamde KLB-zone. Als de planaanvraagzone een overlap vertoont met de KLB-zone, een zone waar kabels of leidingen beheerd worden, wordt de kabel- en leidingbeheerder op de hoogte gebracht van de planaanvraag. Het is de kabel- en leidingbeheerder die dan de detailinformatie over de individuele leidingen doorgeeft aan de planaanvrager.

In dit licht staat er voorstel tot wijziging van decreet op de agenda waarin een aantal zaken verduidelijkt worden. Ik heb het ook eens bekeken, dat mag u mij niet kwalijk nemen. Er zou expliciet een passage in het decreet komen waarin het voor elke planaanvrager, ongeacht het moment van de planaanvraag, verboden is om grondwerken uit te voeren zonder een volledig overzicht te hebben van alle aanwezige kabels en leidingen. Dat stond nu enkel in de memorie van toelichting, maar zal worden opgenomen in het decreet. Ik meen, mijnheer Verfaillie, dat dit reeds voor een deel tegemoetkomt aan wat u vraagt, want als het verplicht is, maar het gebeurt niet, dan is er sprake van een overtreding. Ik ga ervan uit dat de wijziging zal worden goedgekeurd.

Ik kom tot de verdeling van de verantwoordelijkheid tussen de aannemer en de nutsmaatschappij. Het klopt wat u zegt: er gebeurt een onderzoek door de verzekeringsmaatschappijen en zowel de verzekeringsmaatschappij van de nutsmaatschappij als die van de aannemer

proberen om de verantwoordelijke aan te duiden. Dat maakt deel uit van een discussie tussen de verzekeringen, waarbij mijn departement Mobiliteit en Openbare Werken (MOW) nooit wordt betrokken. Ik ben ook niet op de hoogte van de discussies die daar lopen, het zijn verzekeringskwesties.

De kwaliteit van de informatie is heel belangrijk, evenals het verbeteren ervan, want daarmee staat of valt alles. De diensten van de minister-president hebben ter zake al heel veel werk verricht. Het Agentschap voor Geografische Informatie Vlaanderen (AGIV) is momenteel bezig met het verder uitwerken van het KLIP. Vanuit mijn diensten, MOW, wordt er door onze toezichters op het terrein ook nauwgezet op toegezien dat de nutsmaatschappijen alle verlaten leidingen verwijderen voor werken. Dat is immers een van de grote problemen: men legt een nieuwe leiding, maar als de oude blijven zitten, kan men daar jaren later mee geconfronteerd worden. Mijn diensten zien er vrij goed op toe dat die leidingen verwijderd worden voor werken die worden uitgevoerd op het openbaar domein in beheer van het Agentschap Wegen en Verkeer.

We hebben ook een vademecum ‘Verplaatsen van nutsleidingen’, en daarin staat heel duidelijk vermeld dat alle verlaten nutsleidingen dienen te worden verwijderd. Als ze niet verwijderd kunnen worden, dan moeten ze minstens op de plannen worden aangeduid zodat men weet dat er nog iets zit, zo niet zal men later denken dat ze al weg zijn. Ik citeer wat er precies in het vademecum staat: “Het verplaatsen van een nutsleiding impliceert de wegname van de oorspronkelijke leiding; de bouwplaats dient immers te worden vrijgemaakt van de aanwezige kabels en leidingen om bijvoorbeeld de wegeniswerken toe te laten. Hinder als gevolg van de aanwezigheid van de verlaten leidingen, valt dan ook onder de verantwoordelijkheid van de vergunninghouder in kwestie.”

Het blijft daarbij de verantwoordelijkheid van de nutsmaatschappijen om altijd de correcte plaats van de nutsleidingen te bepalen. Het is ook belangrijk dat ook de diepte van de nutsleidingen correct wordt aangeduid op de plannen.

De verplichte sonderingen moeten nog steeds worden uitgevoerd door de aannemer van het agentschap. In het standaardbestek 250 staat dat de aannemer verplicht is om de nodige maatregelen en voorzorgen te nemen om de schade aan de installaties te voorkomen. Dat is een algemene verplichting. Die paragraaf komt uit een KB van 26 september 1996, artikel 30, waarin duidelijk aangegeven wordt dat de aannemer verplicht is om een onderzoek uit te voeren. De oude KB's zijn er nog en wij hebben een algemene code die bepaalt dat men voorzorgen moeten nemen.

Er werd ook in een aantal bijzondere bestekken bepaald dat het maken van verken sleuven – het woord spreekt voor zich – een last is van de aanneming. De aannemer moet de nodige verken sleuven maken om de nutsleidingen op te sporen. Natuurlijk worden die verken sleuven in de praktijk getrokken op basis van de plannen die de aannemer heeft ontvangen na het inwinnen van inlichtingen over de aanwezigheid van de nutsleidingen via het KLIP of het KLIM. De cirkel is rond, maar als natuurlijk het KLIP of het KLIM niet volledig zijn, kan de cirkel niet draaien.

Tijdens de uitvoering van de werken wordt regelmatig vastgesteld dat de leidingen niet altijd rechtlijnig verlopen tussen de verken sleuven, want vaak zijn er obstakels. Op de plannen staat dan meestal een lijntje, terwijl het in werkelijkheid een lijntje met krommen en bulten is. We moeten zorg dragen voor de informatie die in de databanken terechtkomt.

Er zijn wat problemen met werken op het openbaar domein, maar het probleem is minstens even groot als het gaat om werken op gemeentelijk grondgebied. Het zou opportuun zijn om samen te zitten met de VVSG om die problemen op te lijsten en na te gaan hoe we intenser met elkaar kunnen samenwerken en ervoor zorgen dat de bestaande regels correct worden nageleefd, zeker als het gaat over interpretatie en het krijgen van gegevens.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, u verwijst naar het voorstel van decreet dat vandaag geagendeerd staat, maar het is op het laatste moment uitgesteld. In dat wijzigingsdecreet wordt voorgesteld om aan artikel 11 een tweede paragraaf toe te voegen: de persoon die een planaanvraag moet indienen, mag effectief beginnen met de uitvoering van de desbetreffende grondwerken nadat hij een antwoord op zijn planaanvraag heeft ontvangen.

Daar schort iets aan. Dikwijls maken de nutsmaatschappijen – in het voorbeeld gaat het over Waterwegen en Zeekanaal (W&Z) – de informatie niet over. Ze worden ervan verwittigd dat ze informatie moeten overmaken, maar ze hebben geen enkele verantwoordelijkheid. Artikel 17 van het KLIP-decreet zegt dat er straffen kunnen worden uitgesproken indien bepaalde verplichtingen niet worden nagekomen. Maar het niet tijdig opsturen van informatie behoort daar niet toe. Zo zie je dat de nutsmaatschappijen blijven stilzitten. Dat stellen we dikwijls vast bij de lokale besturen.

Minister, inzake het al dan niet opnemen in het bestek, moet de aannemer ervoor zorgen dat alle schade aan zijn materiaal en het openbaar domein wordt voorkomen. Vroeger werd dat heel uitdrukkelijk opgenomen in het bestek. Daardoor zorgde de aannemer ervoor dat hij sonderingswerken uitvoerde, en kosten voorzag. Nu gaat hij vaak onzorgvuldiger te werk. De verplichting bestaat, maar we kunnen de aannemers tot meer zorgvuldigheid dwingen als het uitdrukkelijk in het bestek wordt opgenomen.

Voor de buitenlandse beheerders zijn de zeekabels nog altijd een probleem. Die vallen op dit moment volledig buiten de boot van het KLIP.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Voor zover mij bekend, is er geen termijn bepaald waarbinnen de gevraagde informatie moet worden bezorgd. Dat is essentieel, omdat er al meer dan genoeg werken stilliggen of worden stilgelegd of gewoon niet starten. Laten we toch maar een termijn bepalen, die, wanneer hij niet wordt gerespecteerd, leidt tot een vermoeden van aansprakelijkheid als er schade ontstaat.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het voorbeeld van W&Z en het verschaffen van informatie aan de nutsmaatschappijen, is mij onbekend. Ik zal dat op de eerstvolgende beleidsraad aan de agenda toevoegen. Zeker mijn eigen diensten moeten zorgen dat ze de informatie verschaffen die nodig is. Ik kan de opmerkingen ontkennen noch bevestigen, want ik heb er geen idee van wat er precies aan de hand is.

De opname in bestekken van allerhande verplichtingen is een tweesnijdend zwaard. Het is heel belangrijk dat er een algemene zorgzaamheidsplicht is ingeschreven. Als je dat limiteert, en je zegt dat men dit of dat moet doen, kan men zich verstoppen achter het feit dat men iets anders had moeten doen. Ik ben ervoor om dat totaal te doen, als stielman en volgens de regels der kunst.

Mijnheer de Kort, als u zegt dat het verhaal de ronde doet dat het allemaal niet meer nodig is, dan moeten we daarop ingrijpen. Dan moet de sector weten dat het wel nodig is. Ik zal dat dan ook opnemen.

Mijnheer van Rouveroij, de zeekabels zijn voor de zee, tenzij ze onder land lopen. Op het federale niveau gaat het over het KLIM. U haalt dat aandachtspunt terecht aan. U hebt ook een punt als u het hebt over de beboeting. Het zou ideaal zijn als iedereen de informatie verschaft die nodig is. Daar hebben we allemaal belang bij. Als je penaliseert, hebben we een toezichtstelsel nodig om na te gaan wie welke fout heeft gemaakt. Er komt heel wat bij kijken. Ik kan me vandaag niet uitspreken over de vraag of dat wel of niet nodig is, maar ik volg het op.

Als ik u goed begrijp, stelt u voor om een extra handhavingsartikel in te voegen in het KLIP-decreet, dat vandaag niet is geagendeerd. Ik stel voor dat u dat eens bekijkt, als het toch nog

niet op de agenda staat. Sta me toe om de consequenties daarvan nog te bekijken, om na te gaan of dat al of niet nodig is.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik dank u dat we nog de gelegenheid krijgen om het voorstel van decreet bij te sturen, waardoor dan ook op die verantwoordelijkheid kan worden gewezen ten aanzien van de nutsmaatschappijen. We willen absoluut geen spijkers op laag water zoeken. Het is van belang om te zien wanneer infrastructuurwerken worden stilgelegd. Dikwijls is dat een van de redenen dat er onvoldoende informatie is over die nutsleidingen. Bij een verbetering zouden we ervoor kunnen zorgen dat werken binnen de timing kunnen worden uitgevoerd en gerealiseerd. Ik denk daarbij aan de Commissie Versnelling Maatschappelijk Belangrijke Investeringsprojecten.

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 het verlagen van de minimumleeftijd voor het behalen van het autorijbewijs van 18 naar 17 jaar - 2346 (2009-2010)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik stel mijn vraag naar aanleiding van een maatregel in Duitsland. Ik vond het interessant te weten wat onze minister van Mobiliteit ervan vindt, vooral ook omdat er positief op werd gereageerd door de Vlaamse Automobilistenbond (VAB) en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV).

In Duitsland besliste de regering om de minimumleeftijd voor het behalen van een autorijbewijs te verlagen van 18 naar 17 jaar. De nieuwe bestuurders mogen reeds aanvangen met de lessen als ze 16 jaar zijn. Alleen rijden kan echter pas vanaf hun 18 jaar. De beslissing is onderbouwd. Immers, uit experimenten blijkt dat jongeren op deze nieuwe manier minder ongevallen hebben in de eerste jaren, maar ook nog eens minder overtredingen maken. Het verkeer wordt er dus veiliger op voor iedereen.

Men zou werken door de basistechnieken aan te leren met een rijinstructeur, en daarna kan ervaring opgedaan worden met een begeleider die minstens 30 jaar oud is. Dat is een vergelijkbaar systeem zoals het nu reeds bij ons mogelijk is. Men speelt hier volop de kaart van ervaring opdoen op een veilige manier. Uit de cijfers blijkt dat het risico op ongevallen in de eerste jaren beduidend verlaagd wordt zodra de jonge chauffeur 50 uren rijervaring heeft opgedaan. Bij 140 uren ervaring spreekt men zelfs van een verlaging met 40 procent. Deze wijziging krijgt ook bijval bij ons en wordt gesteund door zowel de VAB als het BIVV. De wijziging van de leeftijd is een federale materie, maar de deelstaten moeten hierover een advies uitbrengen.

Minister, hoe staat u ten opzichte van de vraag om de leeftijd te verlagen naar 17 jaar, een keuze voor het Duitse systeem? Wat vindt u daarvan in goede en minder goede zin?

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: De heer Keulen verwijst terecht naar het onderzoek van de VAB. Jonge bestuurders zijn een heel kwetsbare doelgroep in het verkeer. Iedereen die de statistieken een beetje kent, weet dat er tussen 18 en 24 jaar een duidelijke piek is van het aantal zware ongevallen. Het is niet alleen een kwetsbare, maar ook een moeilijke doelgroep om te bereiken via verkeerseducatie en verkeersopleiding. Het is een doelgroep die daarom wat extra aandacht verdient.

Vooraleer we eraan denken om de leeftijd te verlagen, moeten we proberen de opleiding maximaal te verbeteren. We hebben er zelf ook een aantal instrumenten voor in handen. We zijn er in Vlaanderen al een aantal jaren mee bezig. Ik denk aan het project Rijbewijs op School (RoS), dat de minister enkele weken geleden heeft uitgebreid tot een jongere leeftijdscategorie. Dat is het theoretische equivalent van de rijopleiding die nu in de scholen wordt gegeven, en waar de component verkeersveiligheid expliciet van bij de aanvang wordt opgenomen.

Dezelfde filosofie zou op termijn doorgetrokken moeten worden naar de praktische opleiding. Ook daarvoor heeft Vlaanderen de teugels in handen genomen. Het proefproject Start to Drive is opgestart. In het regeerakkoord staat dat het geëvalueerd, bijgestuurd en uitgebreid zou worden. We moeten daar niet te lang mee wachten. Het loopt al een tijdje.

We moeten, ten slotte, niet beginnen met de rijopleiding van jonge chauffeurs wanneer ze 17 of 18 jaar zijn. We moeten meer denken aan een permanente verkeerseducatie. Ook in dat opzicht heeft de minister een zeer kwalitatief project opgestart, namelijk de Slimme Mobiele Scholen (SMS). Zo gaat er meer aandacht naar verkeersveiligheid in het secundair onderwijs. Het gaat om een zeer moeilijke doelgroep.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, wat is uw mening over de ideeën van de heer Kris Peeters, de naamgenoot van onze minister-president, die daarover toch wel heel anders denkt? Hij zegt dat jongeren pas vanaf 22 jaar alleen met de auto zouden mogen rijden. Hij had daar ook allerlei argumenten voor. Hij is een zelfverklaarde mobiliteitsspecialist, en dat bedoel ik niet denigrerend. De man heeft niet altijd onzinnige ideeën. De ene heeft het over 17 jaar, en de andere over 22 jaar. Wat vindt u daarvan?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik vraag me inderdaad af of het wel een goed idee is om de leeftijd te verlagen. Uit onderzoek blijkt toch dat jongeren zichzelf overschatten. Ze onderschatten risico's. Dat is toch wel een probleem om aan het verkeer deel te nemen als automobilist.

Wat misschien wel eens kan worden bekeken, is of het traject niet kan worden veranderd, dat er wordt gezorgd voor een rijinstructeur. Misschien zit daar het grote verschil met het feit dat Duitsland de rijopleiding anders organiseert, en dat er daardoor minder ongevallen gebeuren. Minister, wat is uw mening daarover?

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik sluit me graag aan bij de vraag van de heer Keulen. Toch wil ik even wijzen op de problematiek van de verzekering en de premies die nu worden gevraagd. Een 17-jarige verzekeren wordt helemaal onbetaalbaar. Voor 18- tot 25-jarigen is het sowieso moeilijk om vandaag aan een betaalbare verzekering te geraken. Laten we eerlijk zijn, op de duur maakt dat een vorm van discriminatie uit tussen jongeren die al dan niet rijke ouders hebben. De meesten kiezen ervoor de wet te omzeilen: ze nemen een verzekering op naam van de ouders, maar rijden zelf godganse dagen met de wagen. Dat zijn bedrieglijke feiten. Laten we eerlijk zijn, dat is vandaag de praktijk in Vlaanderen. 90 percent van de jongeren van minder dan 25 jaar laten de verzekeringspolis afsluiten door de ouders, maar rijden zelf. Is zo iets gewenst?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik lees nog eens voor wat de vraag is van de heer Keulen: "Wat zou de minister antwoorden als de federale regering een maatregel zou nemen die blijkbaar ook in Duitsland zou worden overwogen?" (*Rumoer. Opmerkingen van de heer Marino Keulen*)

Het is zeer boeiend om hier pro en contra te horen. Ik heb ook de Knack gelezen, waarin twee mensen tegenover elkaar worden gezet: iemand van de Responsible Young Drivers enerzijds, die voor is, en Kris Peeters anderzijds, die tegen is. Dat is zeer boeiend om te lezen. Maar in deze context zult u het mij hoogstwaarschijnlijk niet kwalijk nemen dat ik hierover vandaag geen ongenueanceerd standpunt zal innemen. Ik zal u wel zeggen wat we doen. Uit alle onderzoeken blijkt dat het een risicovolle doelgroep is. Men moet dus meer aandacht hebben voor de kwaliteit van wat men aanbiedt.

Als u me nu vraagt of die leeftijd verlaagd moet worden, dan verwijs ik naar de opmerking die daarnet werd gemaakt: we moeten ervoor zorgen dat wat we nu doen in eerste instantie oké is. Ik heb een extra ingreep gedaan, maar op dat vlak kunnen we nog wat stappen zetten.

Als we de ongevallenanalyses bekijken, dan zien we dat zeker jonge en onervaren bestuurders een zeer belangrijke risicogroep vormen. Ik denk dat we bijzonder veel aandacht aan deze groep moeten besteden. Verkeers- en mobiliteitseducatie is opgenomen in de ontwikkelingsdoelen, in de eindtermen van het basisonderwijs. Via het actieplan Verkeers- en Mobiliteitseducatie wordt gestreefd naar een zo goed mogelijke integratie in het secundair onderwijs. Ik heb u al eens gezegd dat er een groot verschil is tussen het basis- en het secundair onderwijs. In het basisonderwijs is het een doel op zich, in het secundair onderwijs moet het een beetje overal zitten. Dat maakt toch wel dat er nood is aan ondersteuning van het een en ander.

De meeste jongeren komen op een nieuwe manier in contact met verkeerseducatie als ze het theoretisch en later praktisch examen moeten afleggen voor het behalen van een rijbewijs voor bromfiets, motorfiets of auto.

Vlaanderen beschouwt de wetgeving over de rijopleiding als een minimaal kader. Mijn voorgangster heeft dat ook zo bekeken. In het kader van een betere begeleiding bij het bereiken van die doelen, hebben we ook in de vorige legislatuur al ingezet op een aantal bijkomende initiatieven. Ik verwijs naar het Verkeersveiligheidsplan Vlaanderen.

Het eerste – zeer belangrijke – project is Rijbewijs op School (RoS). U weet dat jongeren via RoS de kans krijgen op een professionele manier voorbereid te worden op het theoretisch rijbewijs B. De leerlingen kunnen 8 uur theorie volgen, gegeven door een professionele rijinstructeur. Bovendien wordt gratis in lesmateriaal, een handboek en oefenwebsite, voorzien. Mijnheer van Rouveroy, wat dat betreft, ligt de lat voor iedereen gelijk. Daarbij wordt naast het overbrengen van de theoretische kennis voor het rijbewijs ook aandacht besteed aan de attitude in het verkeer.

Een aantal weken geleden heb ik beslist om de opleiding Rijbewijs op School niet enkel voor te behouden voor de laatstejaarsleerlingen van het secundair onderwijs, maar ze open te stellen voor alle jongeren die in het lopende jaar 17 jaar worden, zodat dit schooljaar 25.000 jongeren extra de cursus Rijbewijs op School kunnen volgen. Ik heb dat gedaan omdat een aantal jongeren blijven hangen in het vierde, vijfde jaar van de humaniora. Ze zouden dan eigenlijk al de opleiding kunnen volgen. Ik kreeg dus heel wat kritiek omdat de dochter of zoon die opleiding niet kon volgen, hoewel hij 18 jaar werd. Mijnheer Keulen, ik heb die keuze gemaakt. Men kan de opleiding volgen vanaf 17 jaar.

Een andere zaak is de praktijkopleiding. Er werd daarnet even verwezen naar de proefprojecten Rijbewijs op School en Start to Drive. Ik maak twee kanttekeningen. In het regeerakkoord staat inderdaad dat we dat moeten evalueren en eventueel uitbreiden. Ik wil ook even verwijzen naar wat de heer van Rouveroy daarnet heeft gezegd. De evaluatie is nog niet helemaal afgerond, maar er zijn twee randvoorwaarden om een praktijkopleiding Rijbewijs op School succesvol te maken. Men moet ze aan iedereen kunnen aanbieden. Ik heb de cijfers niet bij me, maar ik denk dat we met een doelgroep zaten van ongeveer 5000 studenten. Op het totaal aantal studenten is dat peanuts. Als men dat wil uitrollen naar alle studenten in heel Vlaanderen, dan heeft dat een enorme budgettaire implicatie. Men moet

bovendien ook nagaan wat de output is, hoe succesvol het is. Voor Rijbewijs op School, dat 3 of 4 jaar loopt, zijn er wat bijsturingen geweest om ervoor te zorgen dat de slaagcijfers verhogen. Want als men zoiets aanbiedt, is het de bedoeling dat de jongere slaagt. Die bijsturingen werken. De theoretische opleiding geraakt ingeburgerd en de slaagcijfers stijgen. We moeten de uitrol eerst volledig inburgeren. Budgettair kan ik de rijopleiding niet uitrollen naar heel Vlaanderen. Verder ben ik nog niet zeker van de vraag of het een noodzakelijke stap is.

De praktische rijopleiding kan op twee manieren gebeuren: ofwel met de rijnschool ofwel via de vrijwillige begeleiding. De vraag is dan of we dat per se in het humaniorasysteem moeten inbrengen. In het regeerakkoord staat dat er geëvalueerd moet worden. Bij een positieve evaluatie moet er uitgebreid worden. Het is echter alles of niets. Het lijkt me geen correcte keuze dat we dat voor de ene wel en voor de andere niet zouden doen.

Er wordt ook verwezen naar het project SMS, waarbij secundaire scholen de kans wordt geboden via de Vlaamse Stichting voor Verkeerskunde om verkeers- en mobiliteitseducatie aan te bieden. Bij die SMS is er een heel variabel aanbod. De school die een educatief pakket wil, wordt bezocht door iemand die dan nagaat wat precies het knelpunt is. Stel dat de helft van de leerlingen op die school met de bromfiets naar school komt, dan kan een pakket worden ontwikkeld dat specifiek is opgesteld voor het bromfietsrijden. Idem wanneer het gaat over een school met heel specifieke mobiliteitsproblemen, dan kan ook daarvoor een pakket op maat worden uitgewerkt. We hebben immers ook vastgesteld dat er zeker in de humaniora minder behoefte is aan eenheidsworst. Een begeleiding op maat waarbij kan worden gewerkt aan een pakket dat interessant is voor een bepaalde school met een specifiek profiel, lijkt een goede keuze te zijn. Het systeem functioneert ook effectief, want er zijn heel wat scholen die daarop inspikken.

Na de periode om het rijbewijs te halen moeten de beginnende bestuurders op een veilige manier en zelfstandig leren rijden en deelnemen aan het verkeer. Daar wordt in Vlaanderen on the road gestart met het aanbieden van een vervolmakingscursus. Het gaat om een extra rijvaardigheidskursus voor jonge mensen die net hun rijbewijs hebben behaald. Het is een opleiding van 3,5 uur waarin een aantal factoren aan bod komt zoals risicogedrag, het belang van technische aspecten, rijstijl, leefmilieu, defensief rijden, verfijnen van enkele basisrijtechnieken.

Wij zijn dus wel degelijk bezig met het begeleiden van jonge mensen. Mijnheer Keulen, ik interpreteer uw vraag niet als het peilen naar een intentie. Ik denk dat het een goede keuze is om rijbewijs op school vanaf 17 jaar voor wat de theoretische opleiding betreft, mogelijk te maken voor iedereen. Het rijbewijs halen op 17 jaar is vandaag echter niet aan de orde. Die vraag is ons niet gesteld. De problematiek is zo complex dat het me onverstandig lijkt om daar vandaag verklaringen uit de losse pols over af te leggen. Wanneer die vraag zou worden gesteld op het federale niveau, dat zal er een zeer goed onderbouwd dossier moeten voorliggen met alle mogelijke effecten zoals het effect op de verzekering.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik begrijp uw zorg, minister. U zit in een bepaalde modus. U kunt het bord dan ook niet helemaal schoonvegen. Ik heb vandaag nog op de radio gehoord dat dat altijd krijtstrepen achterlaat. Bovendien zou dat hypothekerend werken voor de huidige federale regeringsonderhandelingen.

Minister, in Duitsland verlaagt men de leeftijd tot 16 jaar, en dit vanuit een kwalitatieve overweging. Men wil potentiële jonge autochasseurs zo ruim mogelijk begeleiden. Op die manier lopen zij minder kans op verkeersongevallen en andere miserie in het verkeer. Op die manier beschermen zij zichzelf en de andere weggebruikers die daarvan de dupe zouden kunnen worden. Ik vind dit dan ook een interessante casus, te meer omdat Duitsland ook een

federaal land is met complexe afspraken tussen deelstaten en de federale staat. Daar houdt men zich aan de gemaakte afspraken.

Dit is niet bedoeld als een punt van kritiek aan uw adres. Dat wil ik ook nog eens benadrukken. Ik waardeer dan ook de opening die u hebt gemaakt naar jonge mensen van 17 jaar die bijvoorbeeld later zijn beginnen te studeren of het zo goed vonden dat ze een jaar langer in een bepaald jaar zijn blijven zitten, om alvast met die rijopleiding te beginnen.

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 de beschikbaarheid van veilige parkings langs autosnelwegen
- 2350 (2009-2010)

Vraag om uitleg van de heer Johan Deckmyn tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid op parkings langs de Vlaamse autosnelwegen
- 2378 (2009-2010)

Vraag om uitleg van mevrouw Martine Fournier tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over bewaakte parkings
- 2467 (2009-2010)

Vraag om uitleg van de heer Jan Verfaillie tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over truckparkings
- 129 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Deze problematiek houdt heel wat mensen bezig, niet alleen in deze commissie. Ik rijd nu al 23 jaar naar Brussel. Ik ben intussen expert geworden in alle files ten oosten van de Zenne. Soms passeer ik noodgedwongen, 's ochtends of 's avonds, zo'n parking. Dan zie ik daar eindeloze rijen vrachtwagens geparkeerd staan, soms tot 100 of 200 meter op de pechstrook van de autosnelweg omdat de parkings vol staan. Een parking langs een autosnelweg moet een rustpunt zijn voor de weggebruiker, maar ook een veilige haven voor wie er tijdelijk vertoeft en overnacht.

Spijtig genoeg zijn we allemaal via de pers getuige geweest van een aanslag op die veiligheid. Op een week tijd is driemaal een vrachtwagen, geladen met nieuwe wagens, in brand gestoken. Het ging over de parking langs de E314, tussen Zonhoven en Zolder. Ook op de parking langs de E17 in Marke en op de parking in Rekkem-Menen vonden dergelijke incidenten plaats. De schade was niet te onderschatten. De vrachtwagens en hun lading werden totaal vernield, maar ook het wegdek liep schade op. De vrachtwagens waaronder een tankwagen die vlakbij de brandende voertuigen stonden, konden tijdig worden geëvacueerd. Daardoor werd een potentiële ramp vermeden. Gelukkig bleef de miserie beperkt tot stoffelijke schade. De afloop kon veel erger zijn, want de brandstichting gebeurde 's nachts terwijl de chauffeurs in hun voertuigen slapen. Dat is hun mobiel huis. Dankzij het ingrijpen van anderen op de parking konden menselijke slachtoffers worden vermeden.

We kennen sowieso de plaag van ladingdiefstallen. Nu krijgen we ook te maken met brandstichting.

FEBETRA, de koepel van de transporteurs is ongerust en vraagt terecht dringend maatregelen om de parkeerzones veiliger te maken. Ik denk dan aan bewaakte parkeerplaatsen. Het duurt echter lang voor er in de praktijk werkelijk verandering optreedt. Ook moet voor de

chauffeurs duidelijk zijn welke parkings veilig zijn door de parkings in veiligheids-categorieën te verdelen.

De veiligheid kan verhoogd worden door het goed onderhouden van de parkings en het ruimen van afval waardoor het veiligheidsgevoel stijgt en vandalisme wordt ontmoedigd. Het gaat echter ook over het plaatsen van voldoende verlichting, het goed snoeien van struikgewas tot camerabewaking en zelfs de mogelijkheid tot het afsluiten van de parking.

Momenteel kan geen enkele parking in Vlaanderen bestempeld worden als een beveiligde truckersparking. De eerste parking van deze categorie zou worden aangelegd langs de E40 in Wetteren. De bouwwerken zouden aanvangen na deze zomer. Hoe ver staat het daarmee?

Bovendien is er een schrijnend tekort aan parkeergelegenheid op de autosnelwegen voor vrachtwagens. België is nu eenmaal een transitland bij uitstek, gericht op de wereld en vooral op de buurlanden. Het gevolg van dit tekort is dat vrachtwagenbestuurders die aan hun limiet zitten van toegelaten rijtijd op een overvolle parking aankomen en dan moeten kiezen tussen doorrijden en een overtreding begaan op de rij- en rusttijden, ofwel parkeren aan de op- en afritten van deze parkings, wat een zeer onveilige situatie is. De parking op de E314 in Rotselaar, in de richting van de Nederlandse grens, is daar een schoolvoorbeeld van. Ook op de parking in Wommelgem staan de vrachtwagens tot aan het begin van de parking geparkeerd, en zelfs tot op de pechstrook. Een transitland met een wereldhaven als die van Antwerpen moet daar rekening mee houden.

Minister, na uw aankondiging kwam er ook heel wat kritiek op het beleid ter zake. De Belgische Transportarbeidersbond (BTB), van socialistische strekking, spreekt van een déjà-vugevoel. Via de pers had u immers een aantal maatregelen aangekondigd. Naargelang de media die we ter hand nemen, wordt er 1,4 miljoen euro extra vrijgemaakt of zouden de reeds geplande werken 1,4 miljoen euro kosten. Deze geplande werken zouden dan gaan naar de parking in Wetteren, Minderhout langs de E19, naar extra faciliteiten in Nazareth en in Kruishoutem langs de E40 en naar beveiligingscamera's langs de E34. De BTB vraagt zich wanneer er nu eindelijk iets gebeurt.

Minister, hebt u overleg gepleegd met de federale minister van Binnenlandse Zaken over de beveiliging van de parkings? Zo ja, wanneer en wat was het resultaat daarvan? Ik denk dan bijvoorbeeld aan verhoogde patrouilles. De parkings zouden samen met de autosnelwegen gecontroleerd moeten worden. Iemand die geen slechte bedoelingen heeft, zal dat enkel waarderen.

Hebt u overleg gepleegd met de federale minister bevoegd voor de Regie der Gebouwen in verband met de overdracht van een aantal douaneplaatsen om die om te vormen naar parkings? Vooral in de grensstreek bevinden zich zulke zones. Misschien kan daar extra parkingcapaciteit worden gecreëerd. Zo ja, wanneer en wat was het resultaat?

Kunt u duidelijkheid geven over de 1,4 miljoen euro? Is die bestemd voor nieuwe maatregelen? Waar komen deze middelen dan vandaan?

Welke van de door u in de maand juli en augustus bekendgemaakte maatregelen werden reeds eerder door u en/of uw voorgangers aangekondigd? Wat zal er nu gebeuren zowel op het vlak van infrastructuur als op het vlak van de veiligheid op korte en op lange termijn om deze problematiek op te lossen?

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Mijn vraag is gelijkaardig aan die van de heer Keulen. Eind juli 2010 zijn 's nachts op een parking langs de E314 in Houthalen-Helchteren twee vrachtwagens uitgebrand. Vermoedelijk werd het vuur aangestoken. Een kleine week daarvoor werden ook al vrachtwagens in brand gestoken op parkings in Rekkem en in Marke. Begin augustus 2010 werden twee vrachtwagenchauffeurs op brutale wijze van hun voertuig

beroofd en liet een Duitse vrachtwagenchauffeur het leven toen hij inreed op een aantal trucks die op de pechstrook geparkeerd stonden.

De incidenten van de voorbije weken met vrachtwagens zijn volgens de Belgische Transportarbeidersbond, een afdeling van het Algemeen Belgisch Vakverbond (ABBV), geen toevallige samenloop van omstandigheden maar het gevolg van onvoldoende, onveilige en oncomfortabele parkings. De vakbond stelt dat het structurele problemen zijn en stelt die al 7 jaar aan de kaak, maar volgens diezelfde vakbond steekt de overheid haar kop in het zand. De minister spreekt dat deels tegen en spreekt van extra investeringen, maar ondertussen is er wat onduidelijkheid over de investeringen die er zoal zullen gebeuren. De heer Keulen heeft daarnet al verwezen naar de 1,4 miljoen euro die extra wordt vrijgemaakt. Is dat zo, of gaat het over reeds geplande werken?

Door een gebrek aan voldoende parkeerplaatsen zijn truckers vaak genoodzaakt hun voertuig op een onveilige en bijwijken illegale plaats te parkeren omdat ze zich aan rij- en rusttijden moeten houden. Daarnaast is er volgens de vakbond op geen enkele parking in België controle op wie de parking oprijdt en verlaat. Niet alleen de vakbond, maar ook de Koninklijke Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA) is hieromtrent bezorgd en vraagt dringend maatregelen om de parkeerzones veiliger te maken.

De bevoegde ministers, zowel op federaal als regionaal niveau, moeten volgens de BTB dringend zorgen voor voldoende parkeerplaatsen en voor parkings die met camera's en door regelmatige politiecontroles bewaakt worden. De vakbond wijst er ook op dat de sanitaire voorzieningen op de parkings meer dan te wensen overlaten en dat de prijzen voor eten en drinken er veel te hoog zijn.

Minister, ik neem aan dat u op de hoogte bent van de problemen inzake veiligheid op de parkings langsheen de autosnelwegen. Welke maatregelen hebt u reeds genomen om de veiligheid te verhogen? Is er op dat vlak overleg geweest met de federale overheid? Wat heeft dat opgeleverd?

De voorzitter: Mevrouw Fournier heeft het woord.

Mevrouw Martine Fournier: Minister, de laatste maanden zijn er verschillende branden geweest in vrachtwagens of hun ladingen. Vrachtwagens moeten vaak wachten aan de grens voor ze Frankrijk binnen kunnen rijden en zijn dan bij nacht een ideaal slachtoffer voor potentiële brandstichters. Daarnaast zien we ook een stijging van de diefstalcijfers in of aan vrachtwagens. Klassiek is het stelen van banden of de lading.

Op verschillende bijeenkomsten van vrachtwagenchauffeurs en de transportsector krijg ik de verzuchting te horen dat het steeds moeilijker wordt om een vrachtwagen te verzekeren. Als het gaat om ladingverzekeringen, dan is het probleem nog groter dan enkel de verzekering van de vrachtwagen. Op termijn dreigt dit te ontsporen.

Op 15 september 2004 werd aan federaal minister Reynders een overeenkomst voorgelegd om de overdracht van de douanegebouwen en verkeersposten van de federale politie die aan de grensovergangen langs de autosnelwegen liggen, waaronder die van Rekkem en Postel, mogelijk te maken. In het verleden stelde ik de minister al verschillende vragen over dit dossier. Tot op heden heeft minister Reynders nog niet gereageerd op het verzoek van de Vlaamse overheid.

In de commissie liet de minister weten dat ze gewonnen is voor de idee van een bewaakte parking aan de grensovergangen. De onrustwekkende stijging van het aantal brandstichtingen en diefstallen moet ons aanzetten om te bewegen. Misschien moet er naar andere oplossingen gezocht worden, als de federale overheid niet meer mee wil. Een mogelijkheid is om samen te werken met gemeenten en intercommunales of andere samenwerkingsverbanden op te zetten.

Minister, werden er initiatieven genomen om de vrachtwagensector en de verzekeringssector samen te brengen rond de verzekeringsmoeilijkheden? Is er nog vooruitgang geboekt in de overheveling van de douanesites aan de Vlaamse overheid? Welke initiatieven hebt u nog genomen in dit dossier? Wat zijn de mogelijkheden om een bewaakte parking in de buurt van de grens op een andere plaats dan de douanesites te realiseren? Werden reeds stappen ondernomen om bewaakte parkings te realiseren op andere domeinen? Voor welk type opteert de Vlaamse overheid voor de bewaakte parkings?

De voorzitter: De heer Verfaillie heeft het woord.

De heer Jan Verfaillie: Ik wil nog een andere insteek geven. Ik had hieromtrent een schriftelijke vraag gesteld. Ik dacht dat die zou worden geweigerd wegens het lokaal belang. Ik zag toen een aantal vragen op de commissieagenda staan en heb toen onmiddellijk contact opgenomen zodat mijn schriftelijke vraag werd omgezet in een vraag om uitleg, waarvoor mijn dank.

Er is al veel gezegd over de veiligheid van vrachtwagens. Iedereen kent het probleem: te veel vrachtwagens op de parking. Dat heeft een aantal redenen. Eerst is er het just-in-timeprincipe. De bedrijven leggen geen voorraden meer aan, maar de vrachtwagens komen toe 5 minuten voor de producten afgeladen worden. Aan de grensovergangen met Frankrijk is er een bijkomend probleem, namelijk dat de vrachtwagens op de autosnelwegen in Frankrijk tijdens de weekends niet mogen rijden, met uitzondering wanneer ze een speciale vergunning hebben. Het resultaat is dat die vrachtwagens zich allemaal verzamelen aan de grensovergangen om zondagavond te kunnen vertrekken. Er is in Frankrijk één uitzondering, namelijk een stuk autosnelweg tussen Calais en Adinkerke, waar wel mag worden gereden tijdens de weekenddagen. De vrachtwagens verzamelen zich dus op bepaalde tijdstippen op bepaalde plaatsen.

De parkeerfaciliteiten langs de autosnelwegen volstaan vandaag niet. De vrachtwagens wijken dan ook uit naar steden en gemeenten die op industriezones en in bebouwde kommen worden geconfronteerd met vrachtwagenoverlast. Bij ons parkeerden wekelijks van vrijdagavond tot zondagavond tussen 120 en 150 vrachtwagens om dan zondagavond hun reis voort te zetten. Wij hebben op ons grondgebied, vooral op onze industriezones, in samenspraak met de bedrijfsleiders die zware klachten hadden, een algemeen parkeerverbod ingesteld. Ik denk dat heel wat andere steden en gemeenten ons voorbeeld zullen volgen met als resultaat dat de problematiek langs de autosnelwegen nog zal verhogen.

Ik heb gezien dat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) op de op- en afrit van de parking van de autosnelweg in Mannekenvere paaltjes heeft gezet zodat men niet meer kan parkeren langs de autosnelweg zelf. Hier doet zich een probleem voor dat op een adequate manier moet worden opgelost.

Wij hebben al eens de vraag gesteld om langsheen de A18 Adinkerke-Jabbeke de randparkings uit te breiden, maar dat is blijkbaar niet zo simpel omdat je dan in landbouwgebied of andere zones terechtkomt en vrachtwagens willen nu eenmaal stoppen op plaatsen waar er ook sanitaire voorzieningen en horecafaciliteiten zijn. Parkings die niet over die faciliteiten beschikken, hebben dan ook minder succes.

Minister, welke bijkomende maatregelen zult u nemen om de veiligheid voor vrachtwagenchauffeurs te verhogen op de snelwegparkings? Ziet u een mogelijkheid om de geplande investeringen te versnellen? Welke en hoeveel snelwegparkings zijn te klein en/of slecht uitgerust in Vlaanderen? Welke parkings worden in de toekomst nog onder handen genomen?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Er zijn zeer interessante vragen gesteld die bij mij nog bijkomende vragen hebben opgeroepen.

Minister, ik las ergens dat de parking in Zolder langs de autosnelweg door een privaat initiatief is uitgebouwd. Ik weet niet of die informatie correct is. Ik vraag me af in welke mate, gezien de budgettaire toestand van de Vlaamse Regering, er een samenwerking met privé-initiatief mogelijk is.

In de persartikels over deze problematiek die ik de afgelopen maanden heb gelezen, merkte ik een ondertoon die stelt dat er te weinig overleg is geweest met de betrokken sector over de hele problematiek van de uitbreiding en beveiliging van de parkings. Ik had graag van u vernomen welk overleg daaromtrent plaatsvindt en of die kritiek terecht is.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: De voorgaande sprekers hebben de belangrijkste zaken al aangeraakt, zeker aangezien er uit heel onverwachte hoek wordt geciteerd uit de werken van de BTB. Dat neemt natuurlijk een deel van mijn munitie weg. Ik zal me dus beperken tot enkele andere aandachtspunten.

Als Vlaanderen een logistieke draaischijf wil zijn, kunnen we niet anders dan voorzien in kwaliteitsvolle parkings, niet alleen voor het beroepswelzijn van de vele vrachtwagenchauffeurs, maar ook ten behoeve van de verkeersveiligheid. Als die vrachtwagenchauffeurs niet goed uitgerust op onze wegen terechtkomen, kunnen er grote problemen ontstaan. Dat spreekt voor zich.

Ik weet niet hoe het zit met de concessie in Wetteren en wat daar de gevolgen van zijn. Het is belangrijk om de kwaliteitsvolle parkings die we creëren, niet-betalend te maken. Er zijn een aantal voorbeelden in dit land waar het wel zo is. Daar heb je heel mooie parkings waar spijtig genoeg heel weinig vrachtwagenchauffeurs gebruik van maken.

Ik wil ook de aandacht vragen om bij de inrichting van die parkings een maximale focus te leggen op het feit dat de chauffeurs kunnen rusten en niet worden geconfronteerd met voorbijrazende collega's. Er bestaat een goed voorbeeld in Wallonië. Daar is blijkbaar een commissie actief die kijkt naar alle inrichtingen en naar de stand van zaken van de bestaande vrachtwagenparkings en maakt er een staat van op. Ik weet niet in hoeverre dat in Vlaanderen al bestaat.

Ik wil ook een goed voorbeeld uit de haven aanhalen. Daar heeft men mobiele sanitaire blokken geïnstalleerd voor een redelijk goede prijs. Misschien kan dat soelaas bieden voor de parkings waarvoor er nog geen middelen zijn om daar heel zwaar in te investeren.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik wil me aansluiten bij de opmerking van mevrouw Jans. Zou u hier niet beter de privésector mee inschakelen? Er is een acuut tekort inzake capaciteit. Dat zal er allicht niet op verbeteren. Zolang we er niet in slagen om de modal shift goed tot stand te brengen, zal dat vrachtwagenverkeer toenemen. Ik geef een voorbeeld. In de haven van Gent is er een tijdlang een enorme overlast geweest van geparkeerde trucks. Uiteindelijk heeft een privaat initiatief dat opgelost. Het is niet-betalend. Men heeft een grote oppervlakte geasfalteerd waarbij de private initiatiefnemer de kosten voor de beveiligde parking recupereert via alle faciliteiten die hij aanbiedt: restaurant, douches, elektriciteit, tankinstallatie en tankcleaning. Het is een geheel van faciliteiten dat het realiseren van zo'n infrastructuur betaalbaar maakt.

Als samenleving hebben we ervoor gekozen om meer windmolens te bouwen. We hebben ze deels aangelegd als linten langsheen de autostrades. Als we er nu ook voor zorgen dat we voor die truckchauffeurs een oplossing vinden, kan dat net zo goed ook langs die autostrades, weze het dat hier en daar een landbouwzone moet worden opgeofferd.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik wil me aansluiten, niet met vragen maar met suggesties. In het kader van de werken voor minder hinder rond Antwerpen, zijn er parkings aangelegd die op dit moment goed worden gebruikt. Het waren tijdelijke vergunningen. Het zou spijtig zijn dat die parkings geen verdere bestemming zouden kunnen krijgen. Ik verwijs bijvoorbeeld naar de parking ter hoogte van Sint-Job-in-'t-Goor. Het gewest stelt dat die te dicht gelegen is bij de transportzone van Meer, waar al een parking is. Nochtans wordt die ruimte veel gebruikt door truckchauffeurs.

Zouden we niet eens kunnen kijken naar alle invalswegen waar vroeger douanecomplexen stonden met parkings? Die federale gebouwen blijven dikwijls verlaten. Kunnen die geen herbestemming krijgen en in concessie worden gegeven aan private bedrijven, om daar bewaakte parkings te maken?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, vorig jaar heb ik u ondervraagd over de kwaliteit van de snelwegparkings in Vlaanderen. Dat ging over het sterrenstelsel, waaruit was gebleken dat de kwaliteit van onze snelwegparkings achteruitgaat.

De heer Keulen heeft er al naar verwezen. Ik maak me ook zorgen over het feit dat vrachtwagenchauffeurs zich zomaar kriskras langs de snelweg parkeren. Ze parkeren zelfs onder bruggen en overnachten daar. Als er een file is en de vrachtwagenchauffeurs moeten hun rusttijd nemen, parkeren zij bijvoorbeeld in Kruibeke gewoon langs de snelweg tot bijna aan de Kennedytunnel. Dat is een heel gevaarlijke plaats. Veel mensen proberen daar nog via de pechstrook voorbij te steken. Er moet ook voldoende aandacht gaan naar die parking.

Minister, we hebben al oplossingen aangereikt. Ik dacht ook aan de carpoolparkings. Ik weet dat u binnenkort een carpoolparking gaat aanleggen in Rumst. Kan daar ook in plaats worden voorzien voor vrachtwagens? Voor de veiligheid op carpoolparkings lijkt het me ook goed dat er meer uitrusting komt. Ik denk aan tankstations en kiosken. Als men dan toch een plaats creëert, kan men meteen plaats creëren voor vrachtwagens.

Minister, zoekt u op korte termijn al een oplossing voor de parking in Kruibeke? Dat vind ik toch een heel gevaarlijk punt.

De voorzitter: De heer Kennes heeft het woord.

De heer Ward Kennes: Het is een heel boeiende problematiek waarmee iedereen wel eens wordt geconfronteerd. De voorbije jaren duiken meer en meer vrachtwagens 's avonds, in het weekend en in de vakanties op in woonwijken en langs gemeente- en gewestwegen. Er zijn bedrijven die om diverse redenen hun personeel vragen om die vrachtwagen mee te nemen. Het gaat er niet alleen om dat ze die ruimte niet zelf voorzien. Het is ook de bedoeling dat mensen niet te veel tijd verliezen doordat ze eerst naar het bedrijf onderweg zouden zijn.

Er moet een globale aanpak komen. Je moet dat uiteraard decentraal organiseren, in overleg met de sector en met private en publieke actoren. Maar je moet het ook centraal aansturen om tot een goed overleg te komen en in Vlaanderen een goede spreiding te krijgen. We zouden uiteindelijk moeten komen tot een systeem waarbij onmiddellijk digitaal wordt meegedeeld op welke parkings er capaciteit is. Als mensen merken dat een parking vol staat, zouden ze dan vrij eenvoudig kunnen kijken dat er 10 of 20 kilometer verder een parking is met nog ruimte. Dat kunnen parkings zijn langs autosnelwegen, maar ook aansluitend bij een dorp of industrieterrein.

Er kan nog heel wat verbeteren: decentraal zorgen voor een goede spreiding, centraal zorgen dat het gerealiseerd wordt en mogelijk maken dat mensen op zoek naar een parkeerplaats voor een vrachtwagen snel weten waar er plek is in de omgeving.

De voorzitter: De minister meldt me wel dat u, als u het hebt over Hulst, Kruibeke, Zolder enzovoort, moet zeggen in welke provincie dat is. De minister kent alle parkeerplaatsen in Vlaanderen niet uit het hoofd. *(Gelach)*

Collega's, ik vond de vragen van de heren Deckmyn en Verfaillie neigen naar een schriftelijke vraag, omdat het puur om informatie ging. De vragen van mevrouw Fournier en de heer Keulen waren iets anders. Het is wel duidelijk iets dat de volksvertegenwoordigers bezighoudt. Ik heb hier in de commissie het liefst vragen waarin de volksvertegenwoordigers allemaal geïnteresseerd zijn. Als iemand een vraag om uitleg indient over de stand van zaken van de N41, wijs ik die af, sorry. Ik heb liever vragen die aanleiding geven tot een debat.

De heer Jan Verfaillie: Ik had zelf een schriftelijke vraag ingediend.

De heer Johan Deckmyn: Ik ook.

De voorzitter: Vragen hoeveel parkings slecht zijn uitgerust in Vlaanderen, vind ik een schriftelijke vraag. Als uit het schriftelijk antwoord van de minister blijkt dat er een probleem is op die parkings, kunt u de minister hier in de commissie vragen wat ze er nu in feite aan zal doen.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, het is belangrijk dat er hier aandacht is voor dit debat. Het zal misschien ook de sector een hart onder de riem steken dat er vanuit alle partijen aandacht is voor het statuut van wie met een vrachtwagen rijdt en de manier waarop hij zijn vrachtwagen kan parkeren. Mensen zeuren vaak over al die vrachtwagens. Het is goed dat we aantonen dat hier aandacht is voor de specifieke problematiek.

Het spijt me dat ik het opnieuw moet zeggen, maar dit belangt zowel mijn niveau als het federale aan. Ik probeer die twee blokken te scheiden. Er zijn opmerkingen gemaakt over veiligheid. Straks zal ik het uitgebreid hebben over infrastructuur en capaciteit, absoluut echt mijn bevoegdheden.

Op 4 juni 2007 heeft het Vlaamse Gewest een intentieovereenkomst getekend met de toenmalige federale minister van Binnenlandse Zaken, Patrick Dewael, voor de aanpak van ladingdiefstallen en cabine-inbraken. Dat zou gebeuren door een verhoogde beveiliging van Belgische autosnelwegparkings. Er is ook duidelijk gesteld dat de veiligheid op de parkings een bevoegdheid van de federale overheid is, namelijk van de wegpolitie. Het is goed dat je daarin een keuze maakt. Als het de bevoegdheid is van iedereen, kan iedereen zijn paraplu openen en de schuld op een ander afwentelen.

Het handhaven en het verhogen van de veiligheid komt maar tot stand als er voldoende controle is op de naleving van de wetgeving inzake snelheid, rijden onder invloed, overladingen, diefstal, drugstrafiek, mensenhandel, sluikstorten, het respecteren van de rij- en rusttijden en parkeergedrag. Dat zijn allemaal bevoegdheden van de wegpolitie. Meer politietoezicht en optreden tegen overtreders zijn basisvoorwaarden om tot meer veiligheid te komen. Dat is het federale luik.

Het Vlaamse Gewest kan ook zaken doen voor veiligheid, namelijk door goed in te grijpen in de infrastructuur. Over de veiligheid op de autosnelwegparkings is er sinds het protocol en sinds 2006 regelmatig overlegd met de federale overheid, meer bepaald met de Algemene Dienst Veiligheids- en Preventiebeleid van de FOD Binnenlandse Zaken. Daar is een overlegplatform met: de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid, de federale politie, de betrokken diensten van de FOD Binnenlandse Zaken, het Waalse Gewest, het Vlaamse Gewest, de transportsector zelf vertegenwoordigd door Febetra, Transport en Logistiek Vlaanderen en de Unie van Professionele Transporteurs over de weg (UPTR), de verzekeringssector vertegenwoordigd door Assuralia en de Koninklijke Belgische Vereniging van Transportverzekeraars (BVT). Dat is een vrij breed overlegplatform, dat nu en dan samenkomt.

Op initiatief van de Algemene Directie Veiligheids- en Preventiebeleid is een overlegplatform opgericht om de aanpak van de beveiliging van de autosnelwegparkings in België aan te pakken. In dit overlegplatform worden aanbevelingen gedaan, onder meer dat

alle autosnelwegparkings minimaal in categorie 1 ondergebracht moeten worden. Categorie 1 is het laagste beveiligingsniveau. Dit betekent dat op alle parkings het bos verwijderd wordt en dat zij voorzien worden van een afsluiting met, naargelang de plaatselijke toestand van de parking, al dan niet een of meerdere poorten voor de dienstwegen. Verder zou de capaciteit aan vrachtwagenparkeerplaatsen op autosnelwegparkings verhoogd moeten worden en waar mogelijk een hoger beveiligingsniveau moeten krijgen, meer bepaald via de aanleg van bewaakte parkings voor vrachtwagens.

Collega's, wat die niveaus betreft, hebben we in Vlaanderen een sterrensysteem van al die parkings. Jaarlijks evalueren we die, kijken we op welk veiligheidsniveau ze zitten en hoe dat verbeterd kan worden. Er zijn veertien parkings die een kwaliteitsmerk halen. Er zijn ook kwaliteitsniveaus en sterren die worden bekeken. Wallonië en Vlaanderen hebben elk een systeem om dat te bekijken.

Wat de infrastructuur betreft, is de eerste vraag wat we kunnen krijgen of kopen van het federale niveau. Er zijn douanegebouwen aan grensovergangen langs autosnelwegen. Ik verwijs in het bijzonder naar de overgang in Rekkem aan de E17 in West-Vlaanderen, de overgang in Mol-Postel aan de E34, de E25 in Moelingen en de E314 in Boorseme. Op die vier locaties is er wel wat ruimte beschikbaar, die mij verschrikkelijk hard interesseert.

In Frankrijk is er op zondag een verbod om te rijden. Dat heeft enorme implicaties. Dat geeft heel veel problemen aan de Frans-Belgische grens. De vrachtwagens moeten daar op een of andere manier kunnen staan. Volgens sommigen is dat het probleem van Frankrijk. Voor een stuk is dat juist. Maar we hebben er wel de effecten van, want ze staan uiteraard bij ons te wachten tot maandag. Het is een probleem op ons grondgebied. Ideaal zou zijn om de krachten te bundelen en samen initiatieven te nemen op de grens. Ik zou heel graag minstens beheerder worden van die locaties.

Al een aantal keren, op 26 september 2005, op 17 april 2009 en recent op 10 september 2010, is er naar Didier Reynders, vice-premier en minister van Financiën, een brief gestuurd om aan te dringen op een regeling voor de overdracht van de ex-douanegebouwen, met de grond erbij uiteraard. Ook bij de administrateur-generaal van Financiën van de Administratie der Douane en Accijnzen werd meerdere malen en voor het laatst op 27 juli van dit jaar aangedrongen op een soepeler standpunt dat de overdracht van de ex-douanegebouwen op de betrokken grensovergangen mogelijk maakt zonder bijkomende voorwaarden.

Het probleem is dat men federaal vraagt om de douanegebouwen in die hoedanigheid te behouden, hoewel dat eigenlijk niet nodig is. Daar zitten we gewrongen. Pas als die overdracht tot stand komt, kunnen we vooruit voor de grensovergangen. Tot op vandaag zegt de Regie der Gebouwen dat ze, als die overdracht wordt gerealiseerd, de vaste inrichting ten behoeve van de douane wil behouden. Dat is jammer, want volgens de Schengencode is dat totaal niet nodig en heeft het geen zin meer om aan de binnengrenzen nog een inrichting ten behoeve van de douanediensten te behouden. Zo'n gebouw hindert de meest efficiënte inrichting van de parking. Ik zit daar een beetje vast. Ik zou dat toch graag op een of andere manier realiseren.

De visies op de inrichting van die zones verschillen ook wel. Dat is logisch. Het zijn mooie stukken die gebruikt kunnen worden voor allerlei dingen. Ik denk dat het een zeer goede zaak zou zijn als we die zouden kunnen krijgen voor extra parkeer capaciteit aan de grensovergangen. Ik heb nu nog een brief geschreven. Er is contact opgenomen.

Financiën heeft een nieuw hoofd. Die mensen zijn gecontacteerd. Ik zal proberen daar enige doorbraken tot stand te brengen. Het heeft geen zin daarover te janken. Ik moet mijn verantwoordelijkheid nemen. Ik zal proberen verder actie te ondernemen. We hebben op onze eigen grond natuurlijk ook een aantal mogelijkheden.

Een aantal maanden geleden hebben de vakbonden verklaard dat ik niets doe. Dat heeft me enigszins verrast. Ik begrijp dat ze persberichten moeten verzenden. Ik heb zelf geen actie

ondernomen. Ik moet hier dan op reageren. Ik heb in het verleden overigens al over mijn plannen gecommuniceerd. Ik blijf consequent proberen mijn plannen uit te voeren. Iedereen die ooit beleidsverantwoordelijkheid heeft gedragen, weet dat dit tijd kost.

Dat bedrag van 1,4 miljoen euro is bedoeld om de beveiligingswerken en aanpassingen langs de E34 te betalen. Het is de bedoeling de autosnelwegparkings langs de E34 in categorie 1 te krijgen. Om ze in die beveiligingscategorie onder te brengen, hebben we eerst een inventaris opgesteld van wat per site allemaal moet gebeuren. Dit zal in totaal 400.000 euro kosten. Het gaat dan om het uitrusten met camera's, het plaatsen van afsluitingen en het plaatsen van een aantal poorten. Dit is allemaal enigszins afhankelijk van de plaatselijke toestand. De federale overheid heeft verklaard dat ik hiervoor moet instaan. Ik heb dan ook gekeken wat er allemaal moet gebeuren.

Bovendien wordt voor de aanpassing van de parking in Postel een ontwerp opgesteld. Ten gevolge van de aanwezigheid van teer in het asfalt zal die aanpassing iets meer dan het oorspronkelijk bedrag van 1 miljoen euro kosten. Die parking zal trouwens ook van een omheining met camerabewaking worden voorzien.

De aanbesteding is voor volgend jaar. Ik zou binnen een drietal maanden natuurlijk de kritiek kunnen krijgen dat er nog niets is gebeurd. Ik moet echter de procedure volgen. Er is in elk geval al actie ondernomen.

We investeren op die plaats omdat de E34 volgens de politie de grootste prioriteit vormt. Daar vindt het grootste aantal diefstallen plaats. We moeten eerst de plek aanpakken die de grootste prioriteit vormt.

Ik kan niet zomaar op elke parking langs een autostrade ingrijpen. Mevrouw Fournier heeft gevraagd wat het statuut van die parkinguitbatingen eigenlijk is. De uitbating van een vrachtwagenparking, met inbegrip van de onbewaakte parkings, vormt het voorwerp van een concessie. Die concessies lopen voor een periode van 20 jaar. Tijdens die periode evolueert de maatschappij natuurlijk.

Er lopen nu heel wat concessies ten einde. Zodra een concessie ten einde loopt, kunnen we actuelere voorwaarden in het bestek opnemen. Op die manier kunnen we de bestaande mogelijkheden op een optimale wijze gebruiken.

Bij het verlenen van nieuwe concessies schenken we bijzondere aandacht aan de verhoging van de veiligheid, de plaatsing van omheiningen, groenaanplantingen, camera's en toegangscontrole. We schenken eveneens aandacht aan de verhoging van het aantal parkeerplaatsen en de uitbreiding van het sanitair met toiletten, urinoirs en douches. Er moeten zeker gescheiden douches voor mannen en vrouwen komen.

In de bestekken staat duidelijk vermeld dat de bouwwerken moeten worden voltooid binnen een termijn van 12 maanden na de datum waarop de concessiehouder de milieu- en stedenbouwkundige vergunning heeft gekregen. Dit betekent dat de bewaakte parking in Wetteren halverwege september 2011 klaar moet zijn.

Ik heb enig begrip voor de kritiek van de vakbonden. Het nieuwe bestek voor de parking in Wetteren is eigenlijk zonder formele inspraakprocedure met de vakbonden tot stand gekomen. Dat is immers niet verplicht. Het is natuurlijk opportuun de sector zelf enige inspraak te geven. De minister kan hierover het best overleg plegen. We hebben de vakbonden ondertussen op het kabinet ontvangen en een aantal zaken uitgeklaard. Ik hoop dat dit wat gestroomlijnder zal verlopen.

We hebben in Wetteren niet enkel voor een bewaakte parking gekozen, we hebben onder de noemer van de concessieovereenkomst ook naar een capaciteitsverhoging gekeken. Dat gebeurt overigens ook op andere plaatsen. Het is wonderbaarlijk hoe we in Wetteren 80 bijkomende plaatsen kunnen creëren zonder een extra vierkante meter te gebruiken. Het komt er vaak op aan de inrichting van de zone op een intelligentere manier te bekijken.

We mogen niet vergeten dat die concessies van 20 jaar geleden dateren. Er heerste toen een totaal andere visie op de hoeveelheid verkeer die er 20 jaar later zou zijn. We zitten met enorme capaciteitstekorten. We moeten heel creatief met de bestaande ruimte omspringen. Het bestek houdt trouwens in dat de aanbieders zelf voorstellen mogen doen om alles zo efficiënt mogelijk georganiseerd te krijgen.

Er is ook een nieuwe concessie voor de parking in Minderhout, langs de E19 richting Breda. Daar is in de inrichting van een bewaakte vrachtwagenparking met 80 plaatsen voorzien. De concessiehouder heeft zijn vergunningen nog niet verkregen.

Er is een nieuwe concessie voor een parking in Nazareth en Kruishoutem langs de E17. In Kruishoutem komt er een bewaakte parking met 35 plaatsen voor vrachtwagens. De offerteaanvraag is voor 15 november 2010. Dat kan niet vroeger om de eenvoudige reden dat de site niet vrij is. We kunnen pas tot vernieuwing overgaan als een oude concessie afloopt en er een plaats vrijkomt.

In nabije toekomst zal een nieuwe concessie aan de dienstzone langs de E313 en de E34 in Ranst worden verleend. We plannen daar een uitbreiding van de parkeercapaciteit voor vrachtwagens. De oproep is gepubliceerd. Kandidaten hebben zich tot 4 oktober 2010 kunnen melden.

Het is de bedoeling het aantal parkeerplaatsen op al die sites met 300 op te trekken. Op zich is dat nieuws. We kunnen dat echter niet van vandaag op morgen tot stand brengen. We moeten wachten tot de lopende procedures zijn afgerond. Het gaat om een stijging van het aantal plaatsen van 168 tot 405.

Daarnaast bereiden we de aanleg van een nieuwe parking langs de E34 in Stekene voor. De ontteigeningen zijn aan de gang. Volgend jaar kunnen de ontsluitingswerkzaamheden van start gaan.

Ik wil ook iets over het kwaliteitssterrenstelsel zeggen. Het Agentschap Wegen en Verkeer is met een aantal zaken bezig. Ik weet dat Touring Wegenhulp in Vlaanderen en in Wallonië ook sterren uitdeelt. Ze volgen hierbij een internationaal erkende systematiek. Dit jaar hebben veertien dienstzones sterren gekregen. De lichte verbetering van de kwaliteit is vooral aan de inzet van de concessiehouders zelf te danken.

De heer Keulen heeft het over de langetermijnvisie gehad. Zodra een concessie afloopt, kunnen we over een nieuwe overeenkomst onderhandelen. Het zou natuurlijk onnozel zijn te wachten tot een concessie echt afloopt. We moeten al eerder weten wat we ter plekke willen doen.

Het lijkt me zeer opportuun de vier sites op onze grenzen te gebruiken. Er zijn heel wat wilde ideeën ontstaan over wat op die plaatsen zoal zou kunnen gebeuren. Voor mij is het elementair dat we die sites kunnen ontwikkelen en hierbij het capaciteitstekort aan parkeerplaatsen kunnen opvangen. De zones in Postel en in Rekkem zullen zeker tot bewaakte parkings voor vrachtwagens worden uitgebouwd.

Mevrouw Fournier heeft gevraagd voor welk bedrijfsmodel de Vlaamse overheid opteert. Momenteel zijn de dienstzones langs de autosnelwegen concessies aan private bedrijven. De Vlaamse overheid exploiteert die zones niet zelf. De concessiehouders leggen zelf de parkinginfrastructuur aan. Ze passen die infrastructuur later ook aan. Ze voorzien in de nodige beveiliging en in sanitair. Ze staan tevens voor de uitbating in.

Volgens de heer Van Rouveroy zouden we hier eigenlijk veel inkomsten uit kunnen halen. Dat geldt niet voor alles wat wordt aangeboden. Er zijn parkeerplaatsen zonder faciliteiten. Die liggen daar gewoon. Die plaatsen zijn eigendom van de Vlaamse overheid. Ze zijn echter niet zo populair. De populairste plaatsen zijn van enige dienstverlening voorzien en worden privaat geëxploiteerd.

Er is me ook gevraagd hoe het in Zolder zit. Ik ben bevoegd voor de autosnelwegparkings die langs de gewestwegen op ons territorium zijn gelegen. Langs de gewestwegen verleen ik private concessies. Er is me al gezegd dat ik meer naar Duitsland zou moeten kijken. In Duitsland zijn er zogenaamde truckstops. Die plekken worden privaat uitgebaat. Voor veel chauffeurs hoeft een parking niets langs een autostrade te liggen. Dat mag gerust 5 kilometer verder zijn. Ze willen gewoon een plek waar ze hun vrachtwagen kunnen zetten. Ik hoef me bijgevolg niet enkel op de snelwegen te focussen. Indien langs een autosnelweg een parking wordt aangelegd, is die ook voor particuliere wagens bedoeld. Tijdens de grote uittocht naar de vakantiebestemmingen levert dit altijd problemen op. De chauffeurs van gewone wagens gaan echter niet naar truckstops.

Dit lijkt me zeer interessant denkspoor. Er is al een dergelijk dossier in Vlaanderen. De truckstop 26bis op het industrieterrein van Zolder wordt privaat uitgebaat. De naam verwijst naar de nieuwe afrit van het klaverblad. Als tegenprestatie staat de Vlaamse overheid in voor de bewegwijzering langs de E313. Dit is een lovenswaardig privaat initiatief. We laten dit bedrijf zijn werk doen op grond die niet van ons is. De grond die we in concessie geven, is wel van ons. Indien het om een privaat initiatief gaat, kunnen we de bewegwijzering regelen.

De heer Verfaillie heeft gevraagd welke parkings allemaal te klein zijn. Dat is natuurlijk afhankelijk van het ogenblik. Op zeer drukke momenten zijn ze allemaal wel eens te klein. Op andere momenten zijn ze niet te klein.

De gewone weggebruikers hebben ook het recht bepaalde parkings te gebruiken waar nog parkeermogelijkheden zijn. Er is hier naar de parking in Westkerke en naar de parking in Mannekenvere verwezen. Niemand kan worden verplicht van deze parkings gebruik te maken.

Het gebruik van digitale borden zou opportuun zijn. Indien ik het effect van de digitale borden aan de bushaltes zie, lijken ze me sowieso interessant. De mensen zien daar hoeveel minuten een bus te laat zal arriveren. In de steden worden die borden vaak gebruikt om aan te geven hoeveel plaatsen in een parking nog vrij zijn. Dit veronderstelt natuurlijk een goede inrichting en een slimme opvolging of sturing. Dat kan in de toekomst een interessante methode voor nieuwe concessies zijn. Het lijkt me moeilijk die borden nu in bestaande concessies te plaatsen.

Wat het probleem met de vakbonden betreft, wil ik erop wijzen dat we in het verleden misschien wat te weinig met de sectoren hebben gepraat. We moeten in de Vlaamse Commissie van de Nevenbedrijven eens kijken op welke manier een nieuwe concessie best wordt aangepakt.

De Vlaamse overheid heeft een Vlaamse Commissie van de Nevenbedrijven opgericht. De vakbonden zetelen hier niet in. Ik heb echter gevraagd de vakbonden voor de eerstvolgende vergadering uit te nodigen. Zo kan de commissie eens nagaan wat allemaal nodig is. Ik vind al die nieuwigheden immers niet zelf uit. Die commissie vertelt me wat zou moeten gebeuren.

De communicatie met de vakbonden ervaar ik als een gemiste kans. De communicatie in het verleden is niet optimaal verlopen. Volgens de vakbonden doe ik niets. Ik betwist dit natuurlijk. Ik ga ervan uit dat de vakbonden hierover niet te kwader trouw communiceren. Het is allicht niet hun bedoeling me persoonlijk te treffen. Ze zijn gewoon niet van alles op de hoogte.

Ik heb vrij goede ervaringen met de wegenwerken. De voorbije 2 jaar hebben we zesmaandelijks vergaderd. De automobielenorganisaties, de vrachtwagensector en zelfs de vakbonden zoeken samen hoe de werken langs de snelwegen kunnen worden aangepakt. Voor mij betekent dit dat ik zowat elke dag moet werken. Ik zie echter dat het draagvlak groter wordt. Ten gevolge van al die gesprekken begrijpen de betrokkenen dat bepaalde zaken op bepaalde plaatsen niet kunnen.

We zouden met betrekking tot dit dossier eenzelfde systeem met een eenzelfde klankbordgroep tot stand moeten brengen. Die mensen zouden dan tweemaal per jaar kunnen vergaderen. Alle betrokkenen zouden kunnen luisteren en de evoluties in de dossiers kunnen bekijken. De exploitanten van de concessies zouden hier ook in mee kunnen worden opgenomen. Samen kunnen we nagaan hoe we tot versnellingen kunnen komen. Zo kan iedereen met hetzelfde doel werken. Dat is beter dan constante kritiek over zaken die niet gebeuren.

Er zit, met andere woorden, heel wat in de pijn. Dit dossier zal de komende jaren zeker nog verder onze aandacht opeisen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Dit is een mooi debat. De minister heeft terecht aangehaald dat veel van onze autosnelwegen eigenlijk van de jaren zeventig en de eerste helft van de jaren tachtig dateren. Dit heeft ook met heel wat andere problemen te maken. Dat heeft te maken met de capaciteitsproblemen die we vandaag kennen op de weg. Het klinkt als prehistorie, maar toen de muur in Berlijn er nog stond, was Oost-Europa voor ons letterlijk afgesloten. Vandaag is dat gelukkig één groot Europa geworden, met intensief vervoer, en met effecten op het vlak van onvoldoende capaciteit.

Minister, de federale overheid is inderdaad verantwoordelijk voor de veiligheid. Nood breekt wet. Door nood moet men soms prioriteiten verleggen. Wilt u bij uw federale collega blijven aankloppen, gezien de branden die werden gesticht? Gelukkig heeft dat nog geen mensenlevens gekost, maar dat heeft soms weinig nodig. Daar moeten we op inzetten. Misschien kunt u ook de lokale politiekorpsen vragen om observatie en patrouilles te doen. Misschien moet u ook nadenken, samen met de exploitant van het terrein in kwestie, de sector en de overheid, om privé-bewaking in te schakelen.

Het gaat over ladingdiefstal en wagens die in brand worden gestoken. Veiligheid heeft een prijs, al was het maar omdat je zo kosten vermijdt. Een mensenleven is natuurlijk nooit te becijferen. Daarom vraag ik om met de federale minister, met de steden en gemeenten die rond die parkings liggen, en met de politiezones rond de tafel te zitten.

Ik heb destijds mijn legerdienst gedaan in Duitsland. Toen bestond het Warschaupact nog. Kort nadien is dat ontbonden. Net over de grens had je nabij Aken de Raststätte Eschweiler. Daar is het proper. Dat vind je bij ons niet.

Ik kom vaak langs de parkings in Rotselaar voor een sanitaire stop, voor een sandwich of een ice tea. Inzake netheid hebben de Duitsers kilometers voorsprong op ons. Netheid is ook gastvrijheid. Bij ons hangt er altijd een licht sinistere sfeer, als ik dat zo mag zeggen. In Eschweiler is dat niet.

Minister, u hebt het over afrit 26 op het klaverblad te Lummen. Die piste moet u bekijken als het gaat over capaciteitsproblemen. De vraag is of u zich dat allemaal moet aantrekken. Er zijn wachtlijsten bij Welzijn, in de sociale huisvesting, en er zijn problemen met de scholenbouw. De heer van Rouveroy had het over treinen in de haven van Gent, waarvan de privésector zei dat er voor haar ook eten en drinken aan is. Daar heb je alle belang bij netheid. Je moet ervoor zorgen dat mensen graag komen, want dat brengt zaad in het bakje. We moeten die mogelijkheden verder bekijken.

Minister, misschien kunt u met de federale minister praten over extra parkeercapaciteit bij douanegebouwen aan de grensovergangen. Ik ken Moelingen en Borsum. Als men nog lang wacht, worden dat bouwvallen. Die gebouwen staan al zo lang leeg dat ze verkommen. Dat geeft een ander gevoel als men daar moet parkeren. Als men nog lang wacht is er niets meer mee te doen. Ze kunnen beter proberen nu met u zaken te doen. Misschien kunnen ze er nog geld voor krijgen. Daarmee kunt u het capaciteitsprobleem aan de grensovergang voor een deel oplossen.

De voorzitter: De heer Deckmyn heeft het woord.

De heer Johan Deckmyn: Dit is een heel interessant debat. Het bewijst dat er een probleem is. Nu zitten we met de erfenis van een infrastructuur die jammer genoeg achterop blijft hinken. Sommige collega's schrikken dat ik als Vlaams Belanger het ABVV als referentie citeer. Het Vlaams Belang hanteert geen cordon sanitaire, ook niet als het over socialisten gaat.

Er blijft nood aan betere en beter beveiligde parkings. De inspanningen van de overheid blijken jammer genoeg ontoereikend.

Mijnheer Keulen, u pleit voor meer blauw op straat. Ik neem aan dat het niet alleen over uw politieke kleur gaat, maar dat het een terechte bezorgdheid is. Ik ben daar blij mee, want het Vlaams Belang deelt die bezorgdheid.

De suggestie van de heer van Rouveroy om hier met de privésector over te praten, lijkt me heel aanbevelenswaard. Het is een win-winsituatie. Zo kan de overheid zonder veel financiële inspanningen te doen, een grote meerwaarde uit deze situatie halen. Gent is inderdaad een goed praktijkvoorbeeld, maar ik neem aan dat er elders ook goede voorbeelden zijn.

Minister, u stelt dat er sinds 2006 regelmatig overleg is geweest in de Belgische context. Ondertussen blijft het overlegplatform jammer genoeg steken in het formuleren van aanbevelingen. Gelukkig neemt de Vlaamse overheid nog initiatieven. Ik betwist dat niet en begrijp dat dat soms tijdrovend is. Ik pleit ervoor dat de belangrijkste probleem- en pijnpunten in Vlaanderen versneld worden aangepakt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik wil mevrouw Fournier verontschuldigen omdat ze naar een andere commissie moest.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Ik heb nog een vraag over het sterrenstelsel waaraan u refereert en dat door het ABVV op poten wordt gezet. Op welke manier worden de gebruikers, niet alleen de sector maar de vrachtwagenchauffeurs zelf, betrokken? Staat er iets in het bestek over het verlenen van concessies? Kunnen er bepaalde garanties worden gegeven over het gratis houden van de parking?

De heer Jan Peumans: De grensovergang in Moelingen ken ik heel goed. Deze morgen was ik om halfacht in de Voerstreek. Daar staan geen vrachtwagens, en dat vind ik heel merkwaardig. Die parking is nochtans heel toegankelijk. Er staat nu een zekere firma uit Heur. Ik denk dat het een Nederlandse firma is. Minister, u verwees zopas naar vier plaatsen omdat er met het ministerie van Financiën een discussie is over de overdracht. Die firma gebruikt dat als een veredelde parkeerplaats om haar probleem op te lossen dat ze thuis zelf niet opgelost krijgt. Dat kunt u zelf vaststellen. Ik snap niet wat het probleem is in Moelingen. Daar is een zee van ruimte om 's avonds vrachtwagens te stallen. Ik heb er geen verklaring voor, maar ik zie er nooit vrachtwagens staan. In de vorige legislatuur heb ik nogal wat schriftelijke vragen gesteld aan minister Crevits en aan minister-president Peeters over het probleem van de snelwegparkings.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb geprobeerd aan te tonen dat we volop bezig zijn met de privé-exploitatie. De concessies worden al privé geëxploiteerd. Het is echt nodig dat al die concessies worden vernieuwd. Ik hoop dat Wetteren een opgefrist geheel zal hebben.

Voor de prijszetting zijn er mogelijkheden ingebouwd in het bestek. Voor een bewaakte parking met slagboom moet een bijdrage worden betaald. De sector weet dat ook. Het zijn geen zotte manoeuvres. Er zijn geen garanties, integendeel zelfs. Principieel is gepland dat het kan. Even principieel is gepland dat er een betalend en een niet-betalend gedeelte is.

Ik zou het bestek moeten lezen om te weten hoe het precies in elkaar zit. Er is ook wat vrijheid voor de exploitant. Hoe dan ook is er de verplichting dat een deel niet-betalend is, en een duidelijke grens hoeveel er betalend zijn. Dat is vanzelfsprekend. De concessie moet draaien. Er is te veel druk op al die parkeerplaatsen, maar het is een absolute verplichting dat er een bewaakte parking is. Op dit moment kunnen er enkel in Wetteren en Minderhout-Postel bewaakte parkings worden gerealiseerd. Op termijn zou dat ook kunnen in Rekkem en in Westkerke, maar veel meer dan dat is het niet.

In totaal hebben we 37 parkings met tankstation, shop en restaurant. Er zijn er dertien die één of twee kwaliteitssterren hebben, 24 hebben dat niet. Er is dus nog werk aan de winkel. Tien parkings hebben een kiosk of een frituur, één daarvan heeft een kwaliteitsster behaald. Dat betekent dat 14 van de 47 snelwegparkings een ster hebben. Toch is dat een verbetering ten opzichte van de voorgaande jaren.

Hoe wordt het ruime publiek daarin betrokken? Er wordt een screening gemaakt, ik weet niet of daar een enquête bij zit. Dat zou ik moeten nagaan. Er is een screening over sanitair, netheid enzovoort. Ik weet niet of dat op basis is van een onverwachte controle of niet. Het gaat over het sterrenstelsel van onze eigen administratie. Er is ook een sterrenstelsel van Touring. Ik moet nagaan of het ruime publiek daarbij wordt betrokken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het beleid met betrekking tot logistiek

- 2357 (2009-2010)

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Minister, ik wil het met u even hebben over het beleid inzake logistiek, maar dan in heel algemene termen. We moeten elkaar niet overtuigen van het feit dat logistiek belangrijk is voor Vlaanderen. Het is goed voor 9 percent van de welvaartscreatie en 8 percent van de tewerkstelling. Drie ministers zijn bevoegd. Dan heb je altijd de neiging om te zeggen: dit is Belgisch, ze kunnen het niet met één, ze hebben er drie voor nodig. Maar dat is te kort door de bocht.

Minister, het valt niet te ontkennen dat de drie bevoegdheden wezenlijke beleidsvelden zijn inzake logistiek. Het gaat over de minister-president met de bevoegdheid Economie, minister Lieten voor Innovatie, en over u voor Mobiliteit. Er valt wat voor te zeggen dat drie ministers bevoegd zijn als het gaat over logistiek. Het zijn ook niet de minste. Het soortelijk gewicht van de drie is groot: de minister-president als de eerste onder zijns gelijken.

Mobiliteit zit bij u, en u weet dat u wat mijn fractie betreft een goed rapport hebt gekregen – ik denk de enige met overtuiging. Uiteraard hebben de commissieleden daarvoor gezorgd. Het zijn de commissieleden van de diverse commissies die hun respectieve ministers moeten beoordelen. Ik denk dat de anderen gebuisd waren. Ik zou zeggen, minister, houd het zo. De lat ligt hoog. Minister Lieten is uiteraard eerste bij de sp.a-ministers. We zitten daar echt goed. Logistiek verdient dat ook wel. Maar tegelijkertijd zit daar ook de kiem van een probleem.

De drie ministers zijn krachtig en willen een beleid op poten zetten. Ze doen dat ook en maken allerlei strategische keuzes en beleidsplannen. Ze hebben onderliggende diensten die, zoals het hoort, dit tactisch en operationeel beginnen om te zetten. En dan ontstaat er wel een probleem, want dan stel je vast dat van overleg en van afstemming en synchronisatie niet veel sprake meer is.

Wat in het begin een kwaliteit is, namelijk drie sterke ministers met drie onderliggende diensten, wordt gaandeweg dan toch wel een probleem. Het wordt een zwakte. Ik geef nog even mee dat beter bestuurlijk beleid gezorgd heeft voor een verkokering van al uw departementen. Dat weten we met zijn allen. Ik hoop dat de Vlaamse Regering dat ook terdege beseft en dat we in de komende jaren en maanden werk maken van het slopen van die kokers en terug moeten streven naar een inclusief beleid.

Naar mijn aanvoelen hebt u een goede aanzet gegeven in de beleidsnota Mobiliteit en Openbare Werken. We hebben u daarin ook gesteund. De herstructurering binnen uw beleidsveld Logistiek is dat u landlogistiek, binnenvaart, zeevaart en luchtvaart als vier kamers beschouwt binnen een en hetzelfde huis. U bouwt daarboven een dak dat luistert naar de naam Flanders Logistics. Binnen datzelfde huis wordt er overleg gepleegd. Er is een soort overloop waar de diverse modi elkaar ontmoeten: land, binnenvaart, zee- en luchtvaart. Die afstemming lijkt me gaandeweg bestaande, relevant en interessant. Maar nu moet u weer uit het huis komen, want het is een dorp geworden, dat zoals gezegd minstens uit drie woningen bestaat. Daar blijft een probleem. Ik vind dat de sector Innovatie veel te weinig aansluit op de initiatieven die u neemt en misschien ook omgekeerd. Ik wil daar minder streng in zijn, maar ook het omgekeerde lijkt me een stuk het geval te zijn.

Is dat nu een acuut probleem? Gaandeweg wel. We zijn het over alle partijgrenzen heen eens dat logistiek erg belangrijk is voor de Vlaamse welvaart, maar de concurrentie met andere landen is bikkelhard. Niet alleen met andere landen, want ik wil Wallonië vooralsnog niet als een omringend land beschouwen, maar ook met de collega-deelstaten. De koppositie is in gevaar. We hebben het hier al over gehad. De rapporten van Cushman & Wakefield zijn wat dat betreft ontvullend. Het rapport 2008 en de forecast 2020 van dit gerenommeerd studiebureau geven aan dat we onze koppositie op het vlak van logistiek verliezen, onder andere aan Wallonië. Het is hun gegund, maar ik zou het liever anders zien.

Hoe komt dat? Men zou kunnen zeggen dat het komt door een slechte aanpak in het binnenland, dus een slechte Vlaamse aanpak, maar ik vrees dat dit niet helemaal terecht is. Het kan een wat verkeerde aanpak zijn in Vlaanderen, maar het gaat vooral om het feit dat men het in het buitenland beter aanpakt. Dat baart me veel meer zorgen. Dan verwijst het Vlaamse Instituut voor Logistiek (VIL) naar drie voorbeelden die navolging verdienen. Nederland doet het met Dinalog en een budget van 67 miljoen euro, Duitsland met Fraunhofer Transport Alliance en een budget 1,3 miljard euro waarvan 40 percent overheidsgeld, en Frankrijk heeft een interministerieel fonds van 1,5 miljard euro opgericht over een periode van 3 jaar. Last but not least is er Wallonië met het marshallplan waarin een budget van 388 miljoen euro zit gespreid over een periode van 5 jaar voor logistiek. Ik heb de indruk dat logistiek in de andere landen en in de andere deelstaat hot is, dat men daar keuzes maakt en dat die ons een stuk bedreigen, want het is zoals gezegd een concurrentiële omgeving.

Mijn vraag aan u, minister, is dan ook of u vindt dat er een probleem is op het vlak van afstemming wat betreft logistiek. Het zijn allemaal goedbedoelde initiatieven, want ik kan er in feite weinig opsommen die niet goed bedoeld zijn. Het zou ook vreselijk zijn mocht de minister geen goedbedoelde initiatieven starten. Ze kunnen slecht geïnspireerd zijn, maar ze zijn meestal wel goed bedoeld. Hetzelfde geldt ten andere voor de diensten die onderliggend, tactisch en operationeel uitvoeren. Is er geen nood aan afstemming? Loopt het op de duur niet kriskras door elkaar? Leidt dit niet tot inefficiënt en ineffectief overheidsoptreden? Als u samen met mij vaststelt dat er inderdaad een afstemmingsprobleem is, is de vraag hoe we dat kunnen oplossen. We zijn als liberalen de laatsten om te zeggen dat er een bijkomende werkgroep of structuur moet worden gecreëerd, want daar hebben we er heus al genoeg van. Men beschikt over drie sterke ministers: is het dan niet gemakkelijk op te lossen door een interministerieel platform te creëren waarin ze zelf of aangestuurd door hun kabinetten zorgen voor die absoluut wenselijke beleidsafstemming? Ervaart u een dergelijk interministerieel platform als een mogelijke oplossing?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik kan de bezorgdheid van de heer van Rouveroijs voor een deel volgen en ik pleit ook voor een zo efficiënt mogelijke inzet van middelen en financiën. Ik denk dat dit de bezorgdheid en bekommernis is van iedereen hier rond de tafel. Ik zou in het bijzonder willen vragen wat de verhouding is tussen het kabinet van minister Lieten en uw eigen kabinet op het vlak van innovatieve mobiliteit en op welke manier middelen efficiënt worden ingezet op het vlak van innovatieve mobiliteit en logistiek. Ik verwijs onder meer naar Flanders Logistics, dat de heer Van Rouveroijs ook vermeldt in zijn vraag om uitleg, maar er zijn evengoed andere instellingen, het Vlaams Instituut voor Mobiliteit (VIM), het VIL – ook al aangehaald door de heer van Rouveroijs. Hoe verhouden die zich optimaal tegenover elkaar? Zijn er volgens u extra zaken nodig? Misschien geen extra raden, maar zijn er manieren om die zo goed mogelijk op elkaar af te stemmen en de middelen in elk geval op een aantal speerpunt domeinen op het vlak van die logistiek in te zetten?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik wil kort aansluiten bij de vragen van de heer van Rouveroijs omdat ik zijn bekommernis ook wel deel. We hebben enkele weken geleden een uitgebreid gesprek gehad met de mensen van VIL. Ze hebben ons de situatie goed uitgelegd. Als ik zie wat de prioriteit van de Vlaamse Regering op het vlak van logistiek, dan denk ik dat we op dit moment toch moeten gaan nagaan of het denkspoor waarop men nu aan het werken is, wel het juiste is. Ik denk dat het inderdaad nodig is om te kijken of de visie van Flanders Logistic op de juiste manier wordt uitgewerkt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik deel de zorg van de heer van Rouveroijs over een gedeelte gang van zaken voor 100 percent. Laat me daar duidelijk over zijn. Het is meer dan ooit nodig dat we de verschillende instrumenten die er zijn om logistieke problemen aan te pakken en de bestaande initiatieven gecoördineerd proberen aan te pakken. Ze hebben ook allemaal waarde op hun domein. We hebben hier vorig jaar een discussie gehad in het kader van de beleidsbrief over logistiek en de aanpak ervan. De hele structuur, die trouwens – en ik wil dat hier onderstrepen – door de hele Vlaamse Regering is goedgekeurd, is juist bedoeld om langzaam maar zeker de versnippering op het terrein te kunnen aanpakken en de juiste prioriteiten te kunnen stellen.

Zijn dat zaken die van vandaag op morgen worden opgelost? Absoluut niet. Men moet daar gestaag aan werken. De heer van Rouveroijs spreekt over drie ministers, maar als ik even doordenk is ook de minister verantwoordelijk voor het beleidsdomein Onderwijs en Vorming, de instroom van logistieke arbeidskrachten en permanente vorming, ook belangrijk als het gaat over logistiek. Net zoals ook beleidsdomeinen Leefmilieu en Energie, en Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed belangrijk zijn. Men voelt dat ook onmiddellijk als die zaken door de regering worden besproken. Iedereen voelt zich daarbij betrokken. Dat is goed, maar men er wel voor zorgen dat dit allemaal goed gecoördineerd geraakt.

Ik heb in een mededeling aan de Vlaamse Regering, dat was het document 123 dat u kunt terugvinden, de globale structuur van Flanders Logistics helemaal uitgewerkt via de beleidsnota. Ik heb de coördinatie op mij genomen en gesteld om te proberen sturen binnen de coördinatieplatformen die opgericht zullen worden. Sinds de oprichting van Flanders Logistics zijn er een aantal werkgroep- en stuurgroepvergaderingen geweest en er zijn een pak initiatieven in kaart gebracht, maar dat coördinatieplatform is ook nieuw. Iedereen wordt erop uitgenodigd. Op 29 september heeft er een plaatsgevonden en men heeft me bevestigd dat binnen de werkgroep Toegevoegde Waarde Logistiek zowel het Agentschap Ondernemen, Flanders Investment & Trade, de provinciale ontwikkelingsmaatschappijen als het bedrijfsleven aanwezig waren en dat daar geprobeerd is om eenstemmigheid te bereiken.

Men mag en kan niet verwachten dat dit onmiddellijk overal gestroomlijnd kan verlopen. Een van de zaken die we vastgesteld hebben, is dat logistiek iets zeer jong en dynamisch is. Er zijn heel veel activiteiten en initiatieven op het terrein. Ik heb het indertijd vergeleken met het leefmilieurecht dat er plots kwam en dat zeer casuïstisch is gegroeid. Dat is hier eigenlijk een beetje hetzelfde, maar de tijd is nu aangebroken om daar toch met voldoende volwassenheid en rijpheid mee om te gaan. Ik kan u wel verzekeren dat zowel minister Lieten als de minister-president zich zeer verantwoordelijk voelen voor die logistieke ontwikkelingen, maar we moeten natuurlijk vermijden dat het VIM en het VIL elkaar gaan tegenwerken. We moeten ervoor zorgen dat de bestaande instituten niet met elkaar clashen.

Ik deel uw verantwoordelijkheid en bezorgdheid zeker, maar niet uw voorstel om een speciaal interministerieel comité op te richten. Als er problemen zijn, moet men dat gewoon op de ministerraad kunnen bespreken. U hebt het zelf rechtgezet, want ik weet dat u ook aan de minister-president een vraag over hetzelfde thema hebt gesteld. Het zou niet goed zijn om nog een structuur boven de structuur te gaan oprichten.

Binnen 2 weken neem ik samen met minister Lieten een initiatief en de ministers van Mobiliteit en Innovatie zouden dat wat meer moeten doen. Mevrouw Smaers zei al dat innovatie en mobiliteit dikke vrienden zijn. Het is onze verantwoordelijkheid om een voorbeeldfunctie te vervullen en dat samen aan te pakken. Als men iets samen doet, gaat dat sowieso door naar de andere organen. Men krijgt het signaal dat men zich niet tegen, maar samen moet openstellen.

Wat dat betreft, hoop ik dat we ook in het komende werkjaar een aantal mooie initiatieven kunnen ontwikkelen en dat we volgend jaar kunnen zeggen dat Flanders Logistics als koepel werkt. Het werkt binnen mijn bevoegdheden. Ik ben verrast over de creativiteit die ook van de ondernemers komt. In Land Logistics komt er heel wat uit de piekprojecten. Er zit van alles in de lift. We moeten ook maken dat, als er innovatieve onderdelen zijn, de bevoegde minister betrokken worden en dat de projecten ontwikkeld kunnen worden binnen de structuren die we hebben in andere bevoegdheden. Dat geldt ook omgekeerd. Ik heb het nu sterk op mij betrokken.

Ik deel dus de bezorgdheid van de heer van Rouveroy, maar ik heb goede hoop dat we krachtadig verder zullen kunnen werken.

Ik versta dat mevrouw Jans zegt dat het VIL depressief is. Misschien is dat wat kort door de bocht, maar ik ben daarover verrast. Als u dat zegt, dan denk ik dat ik dat moet meenemen. Het interesseert me ook te weten of men depressief is omdat ik niet luister, want het is niet mijn bevoegdheid, of omdat de toekomst er anders zal uitzien. Dat weet ik niet. In elk geval is het VIL een belangrijke poot om de link naar het bedrijfsleven en de operationalisering van een aantal projecten te krijgen.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Minister, u verwees naar een andere vraag die ik in de commissie Economie heb gesteld. Ik was verbaasd, voorzitter, dat ik erin geslaagd ben om een identieke vraag behoudens een enkele zin te kunnen stellen in twee commissies. Na mijn verbazing dacht dat het ook mooi is om eens na te gaan of er inderdaad afstemming is tussen het antwoord van de minister-president en uw antwoord. Er is inderdaad afstemming. U hebt ernaar verwezen. Dat is al een mooi bewijs van coördinatie.

Begrijp ik u dan goed dat u zegt dat het interministerieel platform niet nodig is, want we hebben het coördinatieplatform? Ik meen het als volgt te mogen samenvatten. Het platform is niet nodig omdat we beseffen dat er een probleem is en vanuit dat besef zullen we handelen. En er is een coördinatiecomité waarbinnen die afstemming op gang wordt getrokken. Maar u houdt de vinger aan de pols. Als u vaststelt dat dat coördinatieplatform alsnog niet de resultaten oplevert die we daarvan verwachten, dan zult u ook nog bijsturen. Zo begrijp ik het toch.

Mevrouw Jans verwees nog eens heel uitdrukkelijk naar het VIL. U begreep dan dat het VIL zich wat depressief voelt. Dat is waar. Het heeft dringend nood aan wat Prozac. Men zegt wel eens: 'Children of a lesser God'. Het voelt zich ook wat verweesd. Een beetje veel. En dat heeft veel te maken met het feit dat het niet weet wat de toekomst nog zal zijn. Het vertoeft al maanden in de onzekerheid. Is die onzekerheid ondertussen al opgeheven? Als ik me niet vergis, is de financiering van het VIL een aflopende zaak. Nog voor het einde van dit jaar zijn de budgetten opgesoupeerd. Wat gebeurt er dan? Dat is wel een acute vraag.

En dan is er nog de strijd tussen het VIL en het VIM. U hebt ernaar verwezen. Laten we alstublieft niet vervallen in primitieve stammentwisten.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: De heer van Rouveroi heeft eigenlijk al het antwoord geformuleerd dat ik ook wilde geven over de toestand van het VIL. Ik wil er vooral op wijzen dat er onduidelijkheid is over zijn toekomst. Het is een belangrijke partner om heel uw idee en de idee van de Vlaamse Regering inzake de Vlaamse logistiek goed uit te bouwen. Die partner moet goed op de hoogte zijn over de volgende stappen.

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, ik wil nog een bijkomende vraag stellen. Mevrouw Crevits zegt dat ze coördinerend minister is voor deze problematiek. Ik ben bereid haar te geloven, zeker op het Vlaamse niveau. Alleen vraag ik me af hoe dat in elkaar zit, zeker in de context van de modal shift, waarbij we ook verder moeten kijken dan naar Vlaanderen. We kijken dan naar de luchtvaart, naar de scheepvaart, naar de spoorwegen, naar het federale niveau. Hoe zit het daar dan met de coördinatie en de samenwerking? Ik denk aan de slimme kilometerheffing. Dat is toch geen voorbeeld van een flinke coördinatie en aansturing. We nemen daarin een aantal initiatieven, maar we moeten wel altijd wachten op respons. De NMBS lijkt me heel belangrijk in deze. Hoe zit het daar dan mee voor u, als coördinerend minister?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, coördinatie is één zaak. Men moet echter ook de wederzijdse bevoegdheden respecteren. Minister Lieten is bevoegd voor het VIL. Wat de reorganisatie van het VIL betreft, is zij de persoon die alle recht en reden heeft om daarover uitspraken te doen. *(Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroi)*

Ja maar, beslissingen worden collegiaal genomen. Wij praten met elkaar. Het is dus niet zo dat niemand met niemand spreekt. Maar zij is wel bevoegd minister voor het VIL. In samenspraak met alle collega's ontwikkelt zij een visie over hoe ze dat in de toekomst wil aanpakken. U zou het wellicht graag anders zien, maar u kunt van mij niet verwachten dat ik een hele uiteenzetting begin te geven over de plannen van minister Lieten. Als u me vraagt of ik nul de ballen inzage heb en dat er heimelijke zaken gebeuren, dan zeg ik dat dat helemaal niet het geval is. We spreken met elkaar.

De heer Jan Peumans: Minister, het gaat er natuurlijk om dat het VIL de afgelopen 5 jaar steeds werd bestempeld als een zeer zinvolle instelling.

Minister Hilde Crevits: Heb ik hier iets anders gezegd?

De heer Jan Peumans: Nee. Ik weet dat de vorige directeur ook plots is vertrokken.

Ik heb nog een tweede opmerking. Hoe linkt men dit logistiek verhaal aan Vlaanderen in Actie (ViA)? Ik hoor de invalshoek van de heer Peeters. Er zijn natuurlijk heel wat invalshoeken. Op de een of andere manier zouden we van de regering toch eens een monitoringsysteem moeten krijgen. Tijdens mijn meest recente gesprek met de minister-president heb ik toch begrepen dat er een soort monitoring zou worden gegeven van het overheidsbeleid op een aantal onderdelen. Dan is het voor ons, als volksvertegenwoordiger,

iets gemakkelijker om te weten wat de voortgang is van een aantal onderdelen van het logistieke verhaal. Want nu krijgen we allerlei invalshoeken. Die zijn allemaal even belangrijk. Ik denk aan innovatie en mobiliteit. Hoe kunnen wij zien wat ermee gebeurt en wat de evolutie is? Dat interesseert me, zeker nu we naar het einde van het jaar gaan en met het oog op de begroting voor 2011.

Minister Hilde Crevits: Ik kan alleen maar verwijzen naar de paper inzake Flanders Logistics die door de regering is goedgekeurd. Dat is trouwens ook een antwoord op de vraag van de heer Peeters. We geven een mooi overzicht over hoe Flanders Logistics binnen ViA past. Daar is geen lijst met indicatoren bijgevoegd. Dat is de monitoring van ViA. Dat is nog wat anders.

Mijnheer Peeters, ik heb het Flanders Air Transport Network, de diensten voor de douane, de zaken die de problemen geven. Mijn netwerk is dus niet beperkt tot Vlaamse instellingen. We komen samen met al wie er toe doet in de sector en met degenen die de problemen mee kunnen helpen oplossen. Dat gebeurt uiteraard op het niveau van de administratie en het bedrijfsveld zelf. Er zijn nu al een pak aanbevelingen om het wat soepeler te maken. Als het wetgevend kader niet de bevoegdheid is van de Vlaamse overheid, dan is het mijn taak om de federale overheid daarover op het gepaste forum aan te spreken. Die hefboomen zijn er voor wat de structuur van Flanders Logistics betreft.

Mijnheer van Rouveroi, ik wil er ook op wijzen dat Flanders Logistics geen structuur met een eigen vermogen is. Flanders Logistics is een netwerk. Het is iets dat leeft en beweegt. Ik huiver van een nieuwe, grote instelling. Ik wil dat het iets soepels blijft om juist de kans te geven dat alle instellingen er goed mee zouden kunnen samenwerken.

U hebt het eigenlijk mooi samengevat. We hebben ook de taak om naar buiten te komen. Als men iets nieuws opricht, moet men er binnen het beleidsdomein eerst voor zorgen dat de mensen elkaar vinden en dat men voelt dat wat men doet, goed is. Ik doe dat niet voor mij. Als het bedrijfsleven zegt dat het er geen behoefte aan heeft, dan stop ik ermee. Ik heb dat hier al gezegd. Maar we voelen dat er een meerwaarde is, dat mensen op vrijwillige basis naar die werkgroepen enzovoort komen. In fase 2 moet men proberen om voor alles wat leeft en beweegt in platforms te voorzien, waar ze elkaar kunnen zien. Op 29 september heeft er daarover een coördinatieplatform plaatsgevonden. We zullen zien of dat in de volgende periode goed is. Er zal beslist moeten worden over de toekomst van het VIL. Maar dat is ook voor mijn beleidsdomein in een aantal gevallen zo. Ik heb steunpunten. Er zijn ook overeenkomsten die al dan niet verlengd moeten worden. Dat zijn zaken die normaal zijn binnen de politiek. De minister moet echter ook de kans krijgen zijn of haar evaluatie te maken. U kunt hem of haar natuurlijk bevragen. Ik zou het echter zelf niet appreciëren als iemand anders dat doet.

Voorzitter, misschien kunnen er afspraken gemaakt worden met de minister-president voor de globale monitoring. Het gaat hier over veel meer dan logistiek. Ik ben bijvoorbeeld bezig met de nieuwe beheersovereenkomsten. We gaan na hoe we indicatoren die ook in ViA zitten mee opnemen als outputindicator. Dat is allemaal niet zo simpel. We doen echter echt wel een inspanning om ervoor te zorgen dat wat we willen monitoren wat gelijk is. Binnen mijn beleidsdomein is dat over alle departementen en entiteiten. Er moeten afspraken gemaakt worden over hoe dat al dan niet gerapporteerd wordt.

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: De voorzitter heeft gelijk. Voor ons is het zeer moeilijk om te volgen. Die monitoring is absoluut nodig.

Minister, u wilt geen uitspraken doen over de kritische succesfactoren, die ik kan bijtreden, die u hanteert in uw beleidsdomein. Ik zal dat voor u doen. Als u die kritische succesfactoren hanteert, dan zeg ik u dat er geen enkele reden is voor minister Lieten om het VIL niet in stand te houden en, meer nog, om er geen wervend project van te maken. Want veel van de

factoren die u opsomt, zitten in feite in het VIL. Ik zou daar de lucht niet zomaar aan onttrekken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de rol van de Vlaamse overheid in (een uitbreiding van) autodelen via cambio - 2408 (2009-2010)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik begin met een citaat: “Eén cambio zou zeven tot acht privéwagens vervangen. Autodelen vergroot zodoende de verkeersleefbaarheid en bestrijdt tegelijk mee de vervoersarmoede. Dat lijkt op zichzelf al een thema dat aandacht verdient. Mensen die aan autodelen doen, blijken ook meer gebruik te maken van het openbaar vervoer. Dat lijkt een contradictie omdat mensen doorgaans auto-impliciet denken vanuit het zogenaamde vooruitperspectief. Autodelen doorbreekt die geconditioneerde houding.” Dit citaat is afkomstig van mijn gewaardeerde collega, de heer van Rouveroi. Hij gebruikte het als aanleiding om het onderwerp open te trekken. Nadien vroeg hij ook wel aandacht voor andere initiatieven van autodelen.

Cambio is tot nog toe een succesverhaal gebleken. Momenteel staan in twaalf Vlaamse steden – Antwerpen, Gent, Brugge, Hasselt, Kortrijk, Leuven, Lier, Mechelen, Mortsel, Oostende, Turnhout en Zwijndrecht – 330 wagens ter beschikking van zo’n 9000 gebruikers. En onlangs nam cambio in Gent zijn eerste elektrische wagen in gebruik.

Ik neem aan dat ik het systeem van het autodelen niet hoeft uit te leggen. Gezien het succes van cambio moeten we ons afvragen of het systeem niet moet worden uitgebreid in de grote steden en naar de kleinere steden. De vraag is ook wat de rol van de Vlaamse overheid daarin kan en moet zijn, en hoe ambitieus de Vlaamse overheid daarin wil zijn.

Autogebruik is nog altijd voor een belangrijk deel gebaseerd op gewoontematig handelen waarbij mensen niet altijd kiezen voor het meest geschikte vervoermiddel. Dit is onder andere te wijten aan de onmiddellijke en voortdurende beschikbaarheid van de wagen voor de deur. Autodelen dwingt tot een meer bewuste keuze door de noodzaak om een wagen te reserveren en die aan een standplaats af te halen.

Ook de kostenstructuur speelt een rol: de volledige kosten zijn bij autodelen zichtbaar en direct gekoppeld aan feitelijk autogebruik. We weten allemaal dat ook een wagen die stilstaat veel geld kost. Ik heb het dan over het onderhoud, de verzekering enzovoort. Bij autodelen ziet men onmiddellijk die kostenstructuur.

Niet alleen geografisch kan cambio worden uitgebreid. Er moet ook worden nagedacht over het invoeren van voordelige tarieven voor mensen met een laag inkomen. Ik wil het debat ook nog verder uitbreiden naar de problematiek van de jonge chauffeurs en de hoge verzekeringspremies die daaraan gekoppeld zijn. Ook de heer van Rouveroi heeft het daarover gehad.

Men zou kunnen overwegen om jonge chauffeurs toe te laten tot het systeem van cambio. Tot op vandaag is dat niet het geval.

Minister, wat is de precieze rol van de Vlaamse overheid momenteel in dit project? Welke niet-financiële initiatieven hebt u sinds het begin van deze legislatuur al genomen met het oog op het faciliteren van verdere uitbreidingsplannen?

Cambio is niet afhankelijk van structurele financiering vanwege de overheid en is zelfbedruipend. Enkel vanuit De Lijn is in een beperkt communicatiebudget voorzien.

Hoeveel bedraagt dit budget? Wordt dit de komende jaren vanuit De Lijn voortgezet? Wordt het verhoogd aangezien cambio de laatste jaren is uitgebreid?

Meent u dat extra financiële of logistieke ondersteuning vanuit het Vlaamse Gewest wenselijk is? Waarom wel of waarom niet? Acht u een uitbreiding naar kleinere steden wenselijk? Op welke manier wilt u die eventuele uitbreiding mee faciliteren? Hebt u een idee van de exacte meerkost van deze geografische uitbreiding?

Bij de bespreking van de beleidsnota verklaarde u overleg te plegen met de federale overheid om ook daar het autodelen te begunstigen met fiscale stimuli en om de autodeelparkeerplaatsen een juridisch statuut te geven zoals gereserveerde parkeerplaatsen voor mensen met een handicap. Hoever staat het met dat overleg? Wat werd het afgelopen jaar afgesproken met het oog op het realiseren van deze doelstellingen?

Wie nog geen 2 jaar een rijbewijs heeft, kan geen gebruik maken van cambio. Nochtans zijn uitgerekend jongeren een goede doelgroep voor autodelen. Ze hebben nog niet genoeg middelen om een eigen auto te kopen. Is de Vlaamse overheid bereid om de aandeelhouders financieel te ondersteunen zodat ook jongeren gebruik kunnen maken van de diensten van cambio? Waarom wel of waarom niet? Wat zou de exacte meerkost van deze uitbreiding kunnen betekenen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Mijnheer Roegiers, ik denk dat u net iets te optimistisch bent over de cijfers. Cambio blijft in mijn ogen nog altijd een randfenomeen. Ik zeg niet dat ik dat goed vind. Ik vind dat we dit systeem verder moeten stimuleren. Op dit ogenblik heeft dat nog niet het gewenste effect. In de steden loopt het al redelijk. In Leuven zijn er ongeveer 500 deelnemers, wat enorm veel is. Het gaat dan over 500 mensen die hun wagen niet ergens op de straat moeten zetten of die een tweede wagen achterwege kunnen laten.

Het zou eigenlijk nog veel meer kunnen zijn. Momenteel gaat het binnen de mogelijke oplossingen voor het mobiliteitsprobleem nog altijd over een randfenomeen. Als we een uitbreiding wensen van dit systeem, dan is het een goede suggestie om dit naar kleinere steden uit te breiden. Wie daar een belangrijke rol in kan spelen, is de NMBS. Sinds december 2009 is de NMBS vennoot geworden van cambio. Aan de stations zou men eventueel ook kunnen voorzien in autodeelparkeerplaatsen.

Heel wat gemeenten staan niet te springen om gewone parkeerplaatsen om te zetten in autodeelparkeerplaatsen. In mijn stad is dat geen probleem, maar dat is zeker niet overal evident.

We moeten dus rekening houden met cambio zelf, de gemeenten, de NMBS en De Lijn. Wat kan Vlaanderen doen om het autodelen, ook tussen particulieren, verder te stimuleren? Het systeem kan inderdaad helpen om een aantal negatieve aspecten van mobiliteit te verhelpen.

Ook voor bedrijven is autodelen niet altijd een goede oplossing. Blijkbaar is het nog altijd voordeliger om auto's ter beschikking te stellen van het personeel dan aan autodelen te doen. Fiscaal is dat niet interessant voor de bedrijven, en wellicht ook niet voor de werknemers. Hoe kunnen we ervoor zorgen dat ook bedrijven gebruik maken van het systeem van autodelen?

De voorzitter: De heer Peeters heeft het woord.

De heer Dirk Peeters: Voorzitter, minister, collega's, in het verleden hebben de Vlaamse overheid, provincies en gemeentebesturen vooral geïnformeerd en gesensibiliseerd over het bestaan en het ontstaan van cambio. Wij stellen echter vast dat het daarbij gebleven is. Ik heb in het Turnhoutse de oprichting meegemaakt. Ik heb er mee voor kunnen zorgen dat er één projectvereniging de dienstwagen verkocht heeft om voortaan gebruik te maken van cambio. Ik vind dat we bij wijze van voorbeeldfunctie vanuit de Vlaamse overheid de gemeente-

besturen kunnen aansturen om dat zelf te doen, naast het ter beschikking stellen van een parking.

Dan stel ik niet voor dat de werfleider een cambio-wagen moet hebben, maar er zijn gemeentebesturen die een dienstwagen hebben voor hun vergaderingverplaatsingen. Die staat dan ter beschikking van ambtenaren en schepenen. Als we die gemeentebesturen ertoe kunnen bewegen om die wagen te vervangen door een cambio-wagen en de voorbeeldfunctie daarbij te etaleren, kunnen we een stimulans creëren voor het systeem.

Het kan ook de taak van de Vlaamse overheid zijn om heel gericht organisaties en ngo's aan te schrijven en aan te sturen om in dat systeem te stappen. Dat volledig overlaten aan de gemotiveerde burger, lijkt mij een dun en marginaal verhaal. Er kan een boost komen vanuit een overheid die zelf het voorbeeld geeft. Op dat vlak doen wij te weinig.

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Ik wil me aansluiten bij de oproep van de heer Peeters om als overheid zelf het voorbeeld te geven. Maar het zijn inderdaad ook vaak lokale besturen die daar gebruik kunnen van maken.

Ik vind cambio een zeer goed initiatief. Ook het feit dat het zelfbedruipend is, vind ik een positief element. Ik ken, in tegenstelling tot de andere aanwezigen hier, wel een aantal bedrijven die er echt gebruik van maken, waardoor er ook geen dienstwagens nodig zijn. Zij zien dat als een positief element. Het hangt natuurlijk ook af van het gebruik en de kostprijs.

Het lijkt mij niet echt prioritair om daar bijkomende middelen voor vrij te maken. Het gaat immers nog altijd om een individueel vervoersmiddel. De files ga je er niet mee oplossen. Voor het parkeerprobleem zal het wel een verbetering zijn. In de steden lijkt het mij dan ook heel gunstig om daar een aantal parkeerplaatsen voor vrij te maken, omdat daardoor zoveel andere parkeerplaatsen vrijkomen. In dat opzicht vind ik het wel een goed systeem.

Er was ook sprake van een bijkomende vergoeding in functie van de jongeren, maar als een aantal jongeren mee in dat systeem stappen, denk ik niet dat die verzekeringspremie enorm zou stijgen. Ik vind ook niet dat we hen per se moeten aanzetten om een wagen te gebruiken. Dat is nu immers net een doelgroep die nog heel veel gebruik maakt van het openbaar vervoer en de fiets. Op die manier zou je jongeren ook meer aanzetten tot het gebruik van de wagen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik wil me aansluiten bij de vijfde vraag van de heer Roegiers, en in het bijzonder bij zijn suggestie om de Vlaamse overheid aan te sporen om aandeelhouders financieel te ondersteunen als zij die voorwaarden zouden schrappen. Ik verwijs daarbij naar mijn opmerkingen naar aanleiding van de vraag van de heer Keulen. Er is sprake van een zekere discriminatie: door de kostprijs en de onderhoudskosten van de wagen, maar zeker ook de kosten die gepaard gaan met de verzekeringspolis, zijn er heel wat jongeren uit onbemiddelde gezinnen die niet meer in de mogelijkheid zijn om over een voertuig te beschikken.

Je kunt dat op zich positief vinden, omdat ze dan het openbaar vervoer gebruiken. Maar dan ligt het motief mijns inziens verkeerd. Het is inderdaad handig om jongeren toegang te verschaffen tot een auto, zonder dat ze er zelf een moeten kopen. Dat wil niet zeggen dat ze daarom minder op de trein of op de bus zullen stappen. Maar in sommige situaties zijn trein en bus niet beschikbaar. Dat weten we allemaal. En dan is het toch wel handig dat je aan jonge mensen, die niet het geld hebben om een premie te betalen of een auto te kopen, zo'n cambio-alternatief kunt aanbieden.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Mevrouw Brouwers heeft al gewezen op het feit dat wij cambio op dit ogenblik nog altijd eerder als een randfenomeen moeten beschouwen, maar ik ben ervan overtuigd dat het nog een groeipotentieel heeft, niet alleen in grotere steden, waar er al heel wat goede projecten lopen, maar ook in kleinere steden en plattelandsgemeenten. Ook daar kan een succes voor cambio en autodelen weggelegd zijn, als de infrastructuur daar meer op gericht is en als autodelen meer als een vorm van mobiliteit in de keten van intermodaliteit en comodaliteit wordt gezien.

Het is dus noodzakelijk om meer te investeren in de link met NMBS, om die pools van cambio en autodelen mogelijk te maken op infrastructuur van de NMBS. Maar we moeten niet alleen investeren in infrastructuur naast NMBS-stations en stations van De Lijn. Ik denk ook aan nieuwe mobiliteitspolen, die we dan het best kunnen plaatsen aan bedrijventerreinen en ter hoogte van schoolomgevingen, zodat het mogelijk is voor personen die nu misschien genooddaakt zijn om met de wagen naar hun school of bedrijf te gaan, om een groot traject af te leggen met trein en/of bus, en dan vanaf het station naar hun bedrijf of school te gaan. Op die manier kunnen we die voor- en natrajecten met de wagen ook duurzamer maken.

Een probleem dat in die context ook vaak opduikt, is dat men voor of na het werk nog boodschappen wil doen. Dat zou dus nog een extra element kunnen zijn. Als we in meer polen voor autodelen en cambio voorzien, kunnen we het autodelen stimuleren en het woon-werkverkeer en schoolverkeer duurzamer maken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, de Vlaamse Overheid is via De Lijn meerderheidsaandeelhouder in cambio. Het Vlaamse Gewest heeft in 2004 via De Lijn 300.000 euro besteed aan enerzijds kapitaalbreng en anderzijds promotiebudget voor het cambio-project tijdens de eerste werkingsjaren. De directeur-generaal van De Lijn is gedelegeerd bestuurder in Optimobil Vlaanderen. Het is cambio-Optimobil Vlaanderen dat het geheel leidt.

Tijdens de bespreking van de beleidsnota opperde mevrouw Brouwers dat het vreemd was dat De Lijn daarin participeert. Maar de NMBS zit daar ook in. En ook VAB zit daar ondertussen in. Je hebt dus heel wat partners, en dat heeft wel wat voordelen. Ik heb hier al wat suggesties gehoord, onder meer dat men zich moet richten op de knooppunten voor het openbaar vervoer. Als je partners hebt die daarin zitten, kun je dat ook doen.

Als je het Vlaamse STOP-principe neemt, zit cambio nu tussen de O en de P. Ik betwist absoluut niet dat autodelen een eerste stap is naar een duurzamer verplaatsingsgedrag. Er is voor de gebruiker het voordeel dat hij geen aankoopkosten heeft. Een tweede voordeel zijn de diverse bijkomende kosten ten gevolge van de aankoop van een auto die wegvallen. Het derde voordeel is het milieuaspect. Een gedeelde auto vervangt 4,5 tot 7,5 privéwagens. Ik gebruik nu cijfers van een rapport van Taxistop uit 2009 over een klantenonderzoek naar autodelen in Brussel.

Autodelen is dus intrinsiek milieuvriendelijker: enerzijds doordat er minder auto's moeten worden geproduceerd, anderzijds doordat je minder openbare ruimte gebruikt. Bovendien tonen een aantal onderzoeken aan dat autodelers meer milieuvriendelijkere verplaatsingen maken. Zij gaan iets bewuster om met hun verplaatsingsgedrag. Voor elke autoverplaatsing moeten ze immers vooraf een auto reserveren en worden ze per rit geconfronteerd met de kostprijs ervan. Dat is dus totaal anders dan bij mensen die een auto kopen en die voor hun deur zetten. Hierdoor ontstaat een rechtstreekse link tussen de verplaatsing en de kostprijs. Je betaalt per keer dat je de auto gebruikt. De bijkomende vaststelling is dat autodelers vaker de fiets nemen of te voet gaan en meer gebruik maken van het openbaar vervoer. Een bevraging bij cambioklanten in Brussel toonde aan dat 26 percent van de klanten vaker de bus of de tram neemt, en 21 percent vaker de trein. Zo'n 20 percent fietst vaker en 33 percent gaat vaker te voet.

Al is het nog beperkt, toch betekent elke auto minder een daling van de verkeersdruk. Er heeft ooit iemand gezegd, om minister-president Peeters niet weer te citeren, dat we allemaal een stuk zijn van de file. Elke persoon die je minder laat rijden, is een deel van de oplossing.

Voor de invoering in kleinere steden van cambio heeft het departement Mobiliteit en Openbare werken vorig jaar een overeenkomst afgesloten waarbij in Oostende en Turnhout een proefproject werd opgezet. In het voorjaar van volgend jaar – sinds een vorig groot dossier weet u hoe rekbaar dat is – moet het proefproject geëvalueerd zijn.

Tijdens deze legislatuur zijn ook niet-financiële stappen ondernomen met het oog op het faciliteren van verdere uitvoeringsplannen. Ten eerste is het mijn bedoeling om in de beheersovereenkomst van De Lijn cambio uitdrukkelijk mee op te nemen, net als indicatoren waarbij gestreefd wordt naar een groeiscenario. Mijnheer Roegiers, ik neem dus het engagement op om ervoor te zorgen dat er groei mogelijk is.

Ten tweede lijkt het mij nuttig om eens met cambio zelf te overleggen welke groeimogelijkheden er zijn. Daarbij is de evaluatie van het proefproject van belang.

Mijnheer Roegiers, ik verwijs naar een antwoord van mijn voorganger Kathleen Van Brempt aan toenmalig parlementslid Joke Schauvliege op 29 mei 2008 en ik schaar me daar ook achter: “Buitenlandse voorbeelden leren dat de basis van een succesvol autodeelsysteem in de eerste plaats in de steden moet worden opgebouwd. Voor de financiële levensvatbaarheid van een nieuw project is het noodzakelijk dat er voldoende potentiële klanten op een beperkte oppervlakte aanwezig zijn. Vooraleer cambio wordt uitgebreid naar nieuwe bedieningsgebieden, wordt steeds de haalbaarheid ervan getoetst.” Dat laatste is intussen gebeurd. De twee proefprojecten lopen.

Het is van belang dat we dat niet romantiseren. Mevrouw Brouwers heeft ook gezegd dat er voordelen zijn, maar dat je goed moet opletten hoe je ermee omgaat. Laat ons de evaluatie van die proefprojecten in het voorjaar van 2011 afwachten.

Wat De Lijn betreft, heb ik gezegd dat er 300.000 euro kapitaal is. Sinds 2009 zet De Lijn jaarlijks 40.000 euro uit eigen werkingsmiddelen in als communicatiebudget voor cambio. Daar wordt ook resultaat mee bereikt. Het is inderdaad geen indrukwekkend bedrag, maar je kunt er wel iets mee doen. Er moet eens een gesprek zijn met de directeur van cambio Vlaanderen. We moeten kijken of er voor de communicatie een bijsturing nodig is. Is het project voldoende gekend? Zijn er voldoende voorbeelden? Welke mensen kun je al dan niet over de streep halen? Kun je daarmee alle bevolkingsgroepen bereiken?

Als mensen een auto aankopen, kunnen ze er vrij mee rijden. Als je elke keer dat je rijdt een factuur krijgt, kun je de indruk krijgen dat dat veel meer kost. Dat is uiteraard niet zo. Ik wil de kritische succesfactoren achterhalen. Je kunt een platte promotiecampagne voeren en op een groot bord zetten: “Doe aan autodelen. Ga naar www.cambio.be.” Maar daarmee ga je mensen niet echt over de streep trekken. We moeten meer doelgericht werken. We weten wel dat de meerderheid van de gebruikers van cambio in de leeftijdscategorie van 25 tot 50 jaar zit. Het is de beroepsactieve groep. Mij interesseert ook: zijn dat bijvoorbeeld vooral hoger opgeleiden?

Ik sta positief tegenover een groei van cambio, maar niet zomaar overal. We moeten goed kijken waar je winst kunt boeken, waar het haalbaar is en potentieel voldoende groot. Een groeiscenario betekent niet enkel meer steden, maar ook proberen wat je hebt breder te maken. Er zijn dus twee facetten. Zeker dat eerste onderschrijf ik.

Vandaag zijn er twaalf Vlaamse steden die cambio ter beschikking hebben. Voorrang werd in eerste instantie gegeven aan de invoering in stedelijke gebieden. Het is daar relatief succesvol. Dit blijkt nu recent nog. Gent is hier al als voorbeeld genoemd. Verwijt me niet dat ik naar Brugge verwijs. Daar heeft men samen met de stad beslist om vanaf 4 oktober het aanbod uit te breiden met één wagen en de wagens meer te spreiden over de stad, van twee

naar vier standplaatsen. Momenteel zijn er 115 gebruikers in Brugge. De uitbreiding van het aanbod laat toe om de gebruikers beter te bedienen. Het is ook belangrijk dat mensen niet na een halfjaar afhaken omdat ze het niet goed vinden. (*Opmerkingen van de heer Sas van Rouveroi*)

Ik zal bij cambio eens de cijfers opvragen hoeveel gebruikers er zijn in alle steden. Ik denk dat er 2600 zijn in Vlaanderen. Als je wilt uitbreiden, is ook het draagvlak van belang. Je hebt de stad of gemeente als partner nodig.

Mijnheer Roegiers, ik heb nog geen overleg gepleegd met de federale overheid. Op dit ogenblik kan ik dat ook niet, want het is een regering van lopende zaken. Ik had het voor de verkiezingen kunnen doen, maar ik heb dat niet gedaan. Ik zeg het liever vlakaf. Het is wel mijn intentie om dat op te nemen.

Dan is er het zeer interessante vraagstuk van de meerkost. Ik beveel u enkele artikels aan, onder andere in Knack. Er zijn pro's en contra's bij die leeftijdsverlaging. Het is inderdaad een moeilijke situatie voor jongeren. Er is gekeken naar de buitenlandse autodeelaanbieders. Het is niet iets dat wij hier in Vlaanderen hebben uitgevonden. Ik ben verrast dat de autodeelaanbieders in Europa deze beperking hanteren. Nog frappanter: Duitsland heeft bij de opstart onervaren chauffeurs toegelaten, maar is erop teruggekomen. We mogen het dus niet zomaar uitbreiden.

De toetredingsvoorwaarden bij cambio zijn minder strikt dan die bij autoverhuur. Bij autoverhuur wereldwijd is er steeds een minimumleeftijd. Daarnaast dient de huurder 2 jaar in het bezit te zijn van een geldig rijbewijs. Voor bestuurders jonger dan 25 jaar, is in veel gevallen een toeslag voor jonge bestuurders van toepassing.

Bij de opstart is ervoor geopteerd om de instapkosten laag te houden. Het is hier trouwens geen discriminatie op basis van leeftijd. Het is een keuze om een ervaringsparameter in te bouwen. Iemand die bijvoorbeeld zijn rijbewijs haalt op 40 jaar, moet ook 2 jaar zijn rijbewijs hebben. Ook oudere bestuurders zonder rijervaring worden dus niet toegelaten.

Cambio sluit voor al zijn wagens een omniumverzekering af. Indien de voorwaarde van twee jaar rijervaring zou vervallen, zou dit sowieso een meerkost betekenen. Die meerkost kan niet zomaar aan de gebruikers worden doorgerekend. Dat zou niet fair zijn.

De exacte meerkost is nog niet bekend. In een artikel deze week in Knack staat dat dit het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest jaarlijks 100.000 euro zou kosten. Dat is een vrij grote som. Ik citeer: "In Brussel alleen zou het cambio per jaar 100.000 euro kosten. Dus focust het bedrijf voor zijn groei liever op steden waar nog geen deelauto's beschikbaar zijn." Verder in het artikel worden de twee proefprojecten als voorbeelden aangehaald.

De exacte meerkost voor Vlaanderen ken ik nog niet. Het gaat overigens niet enkel om een stijging van de verzekeringskosten, ook de werkingskosten zouden stijgen. We moeten eens zien of het wel de moeite waard is. Cambio vraagt enkel ervaring. Dit heeft een gunstige impact op de verzekeringscijfers.

Er zijn een aantal suggesties naar voren gebracht om de formule van cambio te vergemakkelijken. Ik zal niet op elke suggestie individueel reageren. Ik zal er echter wel rekening mee houden. De opmerking betreffende de stations en andere knooppunten lijkt me zeker interessant. We moeten eens nagaan hoe we een steentje kunnen bijdragen om op dat vlak een wat meer duwende rol te spelen.

Ik ben in blijde verwachting van het rapport over de kleinere steden, dat hopelijk komend voorjaar klaar zal zijn. Dat belet ons natuurlijk niet nu blijvend en efficiënt in te zetten op de grotere steden of op de twaalf steden waar cambio nu al actief is.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik ben eigenlijk bijzonder tevreden met het hoopgevend antwoord van de minister. Ik begrijp dat ze op bepaalde zaken, zoals de evaluatie, wil wachten. Ik heb in elk geval genoteerd dat een uitbreiding haar een goede zaak lijkt. Ze engageert zich ertoe dat er groei kan komen.

We zullen eens een gesprek moeten voeren over de plaats waar en de manier waarop er kan worden gegroeid. De minister heeft zich ertoe geëngageerd de kritieke succesfactoren te onderzoeken. Ik vind dit een bijzonder positief en hoopgevend antwoord.

Ik wil me niet op een termijn vastpinnen, maar het moet toch onze ambitie zijn in alle dertien centrumsteden met een systeem van autodelen te kunnen werken. Kleinere steden als Lier, Zwijndrecht en Mortsel hebben het geprobeerd. Centrumsteden als Aalst, Genk, Roeselare en Sint-Niklaas hebben dat nog niet gedaan. Dat moet onze ambitie zijn.

We moeten ook streven naar een verdieping van het aanbod in de steden waar cambio nu al aanwezig is. Volgens bepaalde mensen is dit niet prioritair. Ik respecteer ieders mening. Voor de opstart in Turnhout en in Oostende heeft de Vlaamse overheid bedragen van 62.000 euro uitgetrokken. Deze bedragen, die zeker niet gigantisch zijn, hebben Taxistop en cambio in staat gesteld in die twee steden van start te gaan. Met dergelijke kleine bedragen zou het ook mogelijk moeten zijn in een aantal andere steden te beginnen.

Hoewel ze eigenlijk nog moeten worden onderzocht, weten we eigenlijk dat het aanbod een van de kritieke succesfactoren is. Wie uit zijn deur stapt en nog 25 minuten moet stappen om die wagen te bereiken, wordt niet tot autodelen aangezet.

Ik begrijp dat aan de chauffeurs die nog geen 2 jaar over een rijbewijs beschikken een kostenplaatje is verbonden. We mogen dit gesprek niet uit de weg gaan. Omwille van de kostprijs is cambio zelf geen vragende partij. Tegelijkertijd hebben bepaalde mensen verklaard dat we jongeren er niet toe moeten aanzetten met de wagen te rijden. Uit allerlei onderzoeken blijkt echter dat autodelers meer het openbaar vervoer en de fiets gebruiken. Het klinkt contradictorisch, maar op deze manier kunnen we jongeren van in het begin tot co-modaliteit en intermodaliteit aanzetten. Ik vind dit een goede suggestie.

Tot slot wil ik nog iets aanhalen dat me echt heeft gefraspeerd. We moeten de stap van 2500 of 3000 gebruikers naar meer gebruikers zetten. Hoe meer gebruikers er zijn, hoe vlotter het systeem werkt. Ik dacht dat iemand die in het systeem wil stappen, niet over een eigen wagen mocht beschikken. Dit blijkt niet te kloppen. Ik ben ervan overtuigd dat we eigenlijk heel wat gezinnen met een tweede wagen die ze niet vaak gebruiken, tot het gebruik van cambio zouden kunnen aanzetten. Ik wil dit zeker niet romantisieren, maar het multiplicatoreffect zou gigantisch zijn. Indien we honderden van die tweede wagens uit het verkeer zouden kunnen halen, zouden we al een gigantische winst boeken.

Ik onthoud in elk geval dat de minister een hoopgevend antwoord heeft gegeven. Ik geef nu al rendez-vous in het voorjaar. Dan zal ik naar de resultaten van de evaluatie peilen.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Ik heb nog een kleine suggestie in verband met de promotie. Indien we de lijst met de cambio-steden en de lijst met de fietspunten naast elkaar leggen, blijken die elkaar voor een groot gedeelte te overlappen. Volgens mij komt het profiel van iemand die zich in een fietspunt bevindt, in sterke mate overeen met het profiel van een potentiële gebruiker van cambio. Misschien valt er in verband met de promotie op die plekken nog iets positiefs te doen.

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 de nieuwe flitspalen - 2439 (2009-2010)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Vlaams flitspalenbeleid - 42 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, daarnet heeft de heer van Rouveroy in verband met de Vlaamse logistiek het beeld van ‘Children of a lesser God’ gebruikt. Ik zou hier nu de uitdrukking ‘less is more’ moeten gebruiken. Sinds de minister de plaatsing van 73 nieuwe flitspalen heeft aangekondigd, heeft ze van de trouwsten onder haar getrouwen een aantal opmerkingen gekregen.

In mijn ogen gaat het om een gele kaart. Een rode kaart verdient ze niet. Ik ben zelf ook voor een doordacht flitspalenbeleid gewonnen. Ik vind niet dat iemand om 2 uur ’s nachts 200 kilometer per uur moet kunnen rijden.

Het moet echter om een doordacht beleid gaan. De korpschefs van de lokale politie, toch niet van de minsten, mengen zich niet zo maar in het publieke debat om kritische kanttekeningen bij een beleidsmaatregel van de zogenaamde hogere overheid te plaatsen.

Volgens de vakbondsman bij uitstek van de politie, de heer Van Hamme, voorzitter van het Nationaal Syndicaat Politie- en Veiligheidspersoneel (NSVP), staat 20 percent van de flitspalen op volstrekt foute plaatsen. Indien we dit omrekenen, blijkt op een totaal van 1400 flitspalen maar liefst 280 palen fout geplaatst. Die palen zijn eigenlijk overbodig.

Daarmee is het debat gelanceerd. De minister heeft onmiddellijk verklaard tot een evaluatie te zullen overgaan. Ze wil dat zelf onder de loep nemen. Het lijkt er een beetje op dat de minister de kar voor het paard heeft gespannen. Hoewel op tal van plaatsen flitspalen staan die eigenlijk gewoon kunnen worden verplaatst, heeft ze de plaatsing van 73 nieuwe flitspalen aangekondigd.

De opmerkingen komen uit de mond van mensen die met de verkeersveiligheidsproblematiek vertrouwd zijn. Het gaat vooral om korpschefs van de lokale politie. De idee van de subsidiariteit is in dit verband blijkbaar nog niet helemaal doorgedrongen. Volgens mij moet voor een dergelijke beslissing wordt genomen met het lokale bestuursniveau worden overlegd. Het lokale bestuursniveau slaat dan niet enkel op de gemeentebesturen, maar ook op de lokale politiezones. Blijkbaar heeft dit overleg niet plaatsgevonden. Aangezien met dergelijke investeringen veel geld gepaard gaat, vind ik dit vrij jammer.

Misschien worden momenteel flitspalen geplaatst die niet op hun plaats staan. Volgens de heer Van Hamme zijn die palen overbodig. De korpschef van Kortrijk heeft zich in soortgelijke bewoordingen uitgelaten.

Een debat over flitspalen wil ik ideologisch niet op het scherp van de snee voeren. Er is nog altijd een duidelijk bewezen correlatie tussen snelheid, verkeersongevallen en dodelijke verkeersongevallen. Het doordacht plaatsen van flitspalen is dus een instrument dat beteugelend kan werken. Het is bijna een taboe geworden om daar kritische bedenkingen bij te hebben. Ook de politie zelf laat zich kritisch uit. Dat maakt dat er bepaalde kritieken kunnen worden geventileerd. Er kan een inhoudelijk debat over het plaatsen van bijkomende flitspalen worden gevoerd.

Minister, is er over de keuze van de plaatsen voor de nieuwe flitspalen overleg geweest met de lokale autoriteiten, de stad, de gemeente, de politiezone? Zo ja, hebben degenen die verantwoordelijk zijn voor de keuze van de plaatsen rekening gehouden met de opmerkingen van het lokale niveau? Zo neen, waarom heeft er geen overleg plaatsgevonden met degenen die het beste inzicht hebben in de lokale verkeersproblematiek? Zijn de nieuwe flitspalen al

besteld? Zo ja, wat is de kostprijs van deze investering als er elders blijkbaar palen op overschot staan? Zo neen, zult u rekening houden met het resultaat van de evaluatie en kiezen voor herplaatsing van oude flitspalen?

Minister, het zou logisch zijn geweest eerst een evaluatie te maken van het effect van de huidige flitspalen op de verkeersveiligheid, indachtig de opmerking van de korpschef van de politie te Kortrijk en van Philip Van Hamme van het NSPV, en daarna, in overleg met de lokale autoriteiten en rekening houdend met het resultaat van de evaluatie, eventueel nieuwe of bijkomende flitspalen aan te kondigen. Waarom wordt een evaluatiestudie uitgevoerd nadat eerst 73 nieuwe palen worden aangekondigd? Wie zal die studie uitvoeren en hoeveel zal die studie kosten? Wat zal er gebeuren met de oude flitspalen, degene die in het woordgebruik van de politie nutteloos zijn of op een verkeerde plaats staan? Wat is het resultaat van het overleg met de politiezones dat op 9 september 2010 plaatsvond? Ik steun me daarvoor op verklaringen die u hebt gedaan in de media.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, op 6 september kondigde u geheel onverwacht de plaatsing van 73 nieuwe flitspalen aan op de Vlaamse wegen: 11 in West-Vlaanderen, 6 in Oost-Vlaanderen, 6 in Vlaams Brabant, 2 in Limburg, en maar liefst 14 flitspalen in Antwerpen. Hoeveel flitspalen Vlaanderen dan zal hebben, is me onduidelijk.

In de pers verscheen het getal van 1400, een andere krant schreef dat er meer dan 550 stuks staan. Als ik een optelsom maak aan de hand van de gegevens op de webstek van de Vlaamse overheid Mobiel Vlaanderen, dan tel ik 418 roodlichtcamera's, 148 snelheidscamera's met radartechnologie, en 11 snelheidscamera's met lustechnologie. Samen is dat goed voor 677 camera's op flitspalen. Over de hoeveelheid flitspalen in Vlaanderen kunnen we discussiëren, maar wat ook het juiste aantal is, feit is dat Vlaanderen het hoogste aantal flitspalen heeft van heel de wereld in verhouding tot het aantal kilometers wegen.

Bovendien is ook een discussie losgebarsten over de doeltreffendheid van bepaalde inplantingsplaatsen. Ik heb een vraag over het algemene flitspalenbeleid, en niet zozeer over deze ingreep van 73 palen. De Vlaamse Regering stelt dat de bijkomende flitspalen noodzakelijk zijn om het aantal ongevallen terug te dringen. Uiteraard is het terugdringen van het aantal ongevallen een belangrijke doelstelling.

Ik heb enig opzoekwerk gedaan over het nut van flitspalen. Alhoewel het Steunpunt Verkeersveiligheid van de Hasseltse universiteit beweert dat flitspalen het aantal verkeersongevallen met ongeveer 21 percent kan terugdringen, stelt een studie van de internationale automobielfederatie FIA dat een aantal andere belangrijke factoren het aantal ongevallen kan terugdringen. Betere wegen, een vlottere verkeerscirculatie en minder pollutie zorgen voor minder ongevallen. Een efficiënte signalisatie in combinatie met een antislipwegdek en degelijke markeringen kan het aantal frontale en zijdelingse ongevallen en ongevallen tegen een obstakel met 35 percent reduceren. Ook het aanleggen van rotondes doet het aantal zijdelingse ongevallen met 40 tot 75 percent krimpen. Daarnaast kan het aanleggen van veilige oversteekplaatsen alleen al het aantal ongevallen met voetgangers met 45 percent verminderen. Daartegenover staat dat het plaatsen van flitspalen zorgt voor slechts 10 percent minder zijdelingse ongevallen. Dit zijn belangrijke cijfers.

Het onderzoek toonde in verschillende buurlanden aan dat de reductie van het aantal fatale ongevallen voor 50 percent te danken is aan verbeterde wegen. Zelfs onderzoek van het Verkeerscentrum toonde aan dat het grootste deel van snelheidsovertredingen op ringwegen 's nachts gebeurt. Het grote aantal ongevallen op ringwegen is niet te wijten aan snelheidsovertredingen, maar veeleer aan een grote hoeveelheid vrachtwagens. Onlangs hoorden we een persbericht over het grote aantal bestelwagens dat zware ongevallen veroorzaakt.

In het verleden werd ook verschillende malen gewezen op het feit dat een aankondigingsbeleid van flitspalen ongetwijfeld kan leiden tot een vermindering van de snelheid. Het niet aankondigen van een flitspaal leidt enkel tot een verhoging van het aantal boetes. Het komt erop aan de chauffeur bewust te maken van de snelheidsbeperking en een ander rijgedrag op te leggen in plaats van het aantal boetes in Vlaanderen spectaculair te doen stijgen. Het is dan ook bijzonder jammer dat de Vlaamse investeringen, 5 miljoen euro, worden aangewend om de Belgische staatskas te spijsen in plaats van eindelijk werk te maken van een beter onderhoud van onze gewestwegen en het daadwerkelijk verhogen van de verkeersveiligheid, gelet op de cijfergegevens van de onderzoeken die gebeurd zijn.

Minister, kunt u meedelen op basis van welke studies bijkomende investeringen voor flitspalen worden gedaan? Op basis van welke cijfers werden de 73 plaatsen geselecteerd? Zijn de uitgekozen plaatsen voor nieuwe flitspalen onderzocht op hun risicograad voor ongevallen? Welke gegevens werden hiervoor gebruikt? Ik herinner me dat het in het verleden heel moeilijk was om een ongevallenregistratiesysteem op te zetten.

Minister, waarom wordt de 5 miljoen euro niet besteed aan de verdere uitbouw van een dynamisch verkeersmanagement of een betere verkeersdoorstroming? Welke middelen worden hiervoor gepland? Hebt u al kennis genomen van de studie van het FIA en de positieve resultaten van het onderzoek in het buitenland? Wanneer zult u nu eindelijk werk maken van het aankondigen van flitspalen om bruuske remmanoeuvres te voorkomen, maar vooral de bestuurder aan te zetten tot een lagere rijnsnelheid? Ik dacht dat u in een eerder debat die mening ook was toegedaan.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Ik was niet van plan tussen te komen, maar als ik naar de vragen luister van de beide collega's, dan wel. Of het om een enquête gaat van een krant, of we zelf een veiligheidsonderzoek laten uitvoeren in een politiezone, we merken toch dat de burger snelheidsovertredingen als prioriteit nummer één beschouwt en aan de overheid vraagt om op te treden. Dan is de vraag of we dat op een goede manier doen. Chauffeurs weten de flitspalen ondertussen staan. We vertragen als we eraan komen en we trekken terug op als we voorbij zijn.

Dat geldt evengoed voor andere verkeersinfrastructuuringrepen. Bijna iedereen kiest voor een 4x4 om gemakkelijker verkeersdrempels te kunnen nemen. Kort remmen ervoor, even op het gaspedaal duwen en je gaat er vlot over. De mensen worden bijzonder handig om die zaken te omzeilen. Het meest efficiënte is een vrij dure oplossing: trajectcontrole. Turnhout is daarmee bezig. De mensen passen dan veel gemakkelijker hun snelheid aan over een langere afstand. Het is aangewezen om samen inspanningen te doen om zo de snelheid te verlagen. Ik heb dat ook al gevraagd aan korpschefs van verschillende politiezones.

Mevrouw Lies Jans: Ik sluit me aan bij het pleidooi dat de heer de Kort heeft gevoerd. Ik denk wel dat het flitspalenbeleid een element is in het reduceren van verkeersongevallen en dat zeker ook de andere elementen, zoals trajectcontrole en dynamisch verkeersmanagement, er samen toe bijdragen.

Ik heb me de afgelopen maanden een beetje verdiept in het flitspalenbeleid. Ik heb actuele vragen, vragen om uitleg en heel wat schriftelijke vragen gesteld om de problematiek wat te doorgronden. Het verwonderde me dan ook dat we in de pers reactie kregen van de politiekorpsen dat er geen overleg was. Als ik mijn schriftelijke vragen nog eens nalees, zie ik hoe de prioritisering gebeurt en wie er allemaal betrokken is in die taskforce Flitspalen. Daarin zitten alle betrokken departementen, ook de lokale en federale politie is vertegenwoordigd. Het verwonderde me enorm dat ze niet betrokken zijn in het hele verhaal. Ik ben benieuwd, minister, waar de angel zit en hoe het komt dat ze zo reageren.

Een tweede element dat ik wil aanhalen, is de opbrengst van de flitspalen. Wat betreft het verkeersveiligheidsfonds kunnen we vaststellen dat de inspanningen die Vlaanderen levert,

niet in verhouding staan tot de middelen die we uit dat fonds krijgen. Ik wou toch nog eens vragen naar de stand van zaken daarover. Welke stappen hebt u daarvoor nog ondernomen? Dat laatste keer dat u me daarover iets meegedeeld hebt, was dat u in mei daarover een interministerieel overleg zou hebben.

De voorzitter: De heer D'Hulster heeft het woord.

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik was heel blij toen u die 74 of 73 flitspalen aankondigde. Ik ben daar een grote fan van, op voorwaarde dat ze op de juiste plaats worden gezet. Mevrouw Van den Eynde heeft uiteraard gelijk. Inspanningen aan infrastructuur, waar u heel veel moeite voor doet, zijn ook determinerend voor het terugdringen van het aantal ongevallen, maar ze volstaan niet. Snelheid zorgt ervoor dat er meer ongevallen zijn en dat de ongevallen die door andere factoren gebeuren, ernstiger en zwaarder zijn. Om het gedrag van mensen op het vlak van snelheid bij te sturen moet men inzetten op de drie E's van verkeersveiligheid. Dat wil zeggen zowel op educatie en bewustmaking, als op infrastructuur, maar zeker ook op handhaving. Handhaving, zoals het flitspalenbeleid en controles, blijft wel het sluitstuk van het verkeersveiligheidsbeleid.

Ik ben ook een grote voorstander van trajectcontrole. Ik denk dat we er allemaal van overtuigd zijn dat het een meer rechtvaardige manier is om die snelheid te handhaven. Ik heb in de pers vernomen dat u er geen voorstander van bent om nog meer flitspalen op snelwegen te gaan installeren. Ik vermoed dat het argument daarvoor zal zijn dat u meer gelooft in trajectcontrole. Zeker op snelwegen lijkt me dat een efficiëntere manier van controleren. Mijn vraag is alleen of we daar klaar voor zijn. Staat de trajectcontrole op dit moment al ver genoeg om de reguliere flitspalen te kunnen vervangen?

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Flitspalen zijn zeker niet het alleenzalmakende middel op het vlak van verkeersveiligheid, maar ze zijn natuurlijk heel effectief. Ik kan een paar plaatsen aanduiden op lokale wegen waar een flitspaal op zijn plaats zou zijn. De vraag is om een volgende aanbesteding, minister, open te stellen voor gemeenten om mee in te schrijven, als dat mogelijk is in de procedure. Als de gemeente bijvoorbeeld een paal wil zetten, kost dat ongelooflijk veel geld om die paal te kopen. Is het mogelijk om mee in te schrijven in uw aanbesteding en er een op bestelling te plaatsen? Kan dat eens onderzocht worden? Ik denk dat het een interessant denkspoor kan zijn om ook gevaarlijke lokale wegen beter te beveiligen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Als het gaat over flitspalen, stel ik vast dat er altijd veel mensen tegen zijn, maar dat er tegelijkertijd veel mensen zijn die vragen om een flitspaal te zetten omdat ze het veel veiliger vinden. Dat is een heel vreemde vaststelling.

Ik ben een paar weken geleden verhuisd en ik woon nu aan een grote weg. Er zijn me ondertussen al vier mensen komen vragen of ik niet voor een flitspaal kan zorgen. Ik zal u dat, minister, bij gelegenheid ook vragen. Het is ongelooflijk. Mensen denken echt dat als wagens voorbijrazen, de flitspaal er ineens voor gaat zorgen dat iedereen daar veilig rijdt. Maar als men hem daar plaatst, dan vloekt iedereen omdat er nu een flitspaal staat. Ik vind dat heel vreemd. Maar goed, dat is maar een algemene bemerking.

De suggestie over de trajectcontrole is goed. U bent daar trouwens zelf mee bezig en ik heb u daarover een paar maanden geleden schriftelijk ondervraagd naar aanleiding van de viaduct in Gentbrugge. U hebt toen gezegd dat alles in orde was, behalve het ministerieel besluit dat door een collega uit de federale regering moest worden ondertekend. Is dat ministerieel besluit nu ondertekend of niet? Als het ondertekend is, kunnen we dan effectief van start gaan met die trajectcontrole op meerdere plaatsen?

De heer Jan Peumans: Ik ben verwonderd over de vraagstelling van sommigen. Ik sluit me aan bij de heer de Kort. Ik weet dat er op het grondgebied van de gemeente waar ik woon – dat is altijd het beste referentiekader – vanaf het ogenblik dat daar een flitspaal wordt gezet, eerst overlegd wordt met de verkeerspolitie. We hebben daar een heel gedreven man voor, Raymond Collings. Ik wil die man met naam en toenaam noemen. Dan wordt er gekeken of het zinvol is om daar een flitspaal te zetten. Er worden daarvoor heel veel adviezen gevraagd. Ik kan me niet voorstellen dat korpschefs opmerkingen maken over het feit dat ze niet betrokken worden bij flitspalen.

Het kan gebeuren dat er een advies wordt gegeven met de snelheid waarmee hier sommige dingen gaan. Als men dat advies al een jaar geleden heeft gegeven, kan het zijn dat de chef van de verkeerspolitie heeft gezegd dat er een moet komen, terwijl de korpschef dat heel waarschijnlijk niet wist. Ik weet het niet. Er kan van alles mislopen met de interne communicatie. Ik kan me niet voorstellen dat er waar dan ook een flitspaal wordt gezet en dat er niet overlegd is met de lokale overheden. Ik veronderstel dat het tegenwoordig allemaal digitaal gaat – ik volg dat ook niet meer in detail –, maar op de een of andere manier is de politie er toch altijd bij betrokken. En als dat het geval is, is de politiezone erbij betrokken en dan mag ik veronderstellen ook de burgemeester van de politiezone. Ook wat betreft de flitspalen op de autosnelwegen is er overleg geweest met de bevoegde politiediensten. Ik ben toch wel benieuwd.

De heer D’Hulster heeft het over autosnelwegen en flitspalen. Ik heb daar indertijd aan de toenmalige minister een aantal schriftelijke vragen over gesteld, en ik heb toen ook gevraagd welke studies er allemaal bestaan over de relatie tussen meer veiligheid op autosnelwegen en flitspalen. De toenmalige adviseur van de minister had toen een studie gevonden die zich afspeelde in Australië. Er was een of andere relatie met kangoeroes die de autosnelwegen overstaken, maar voor de rest kon men op dat vlak niets aantonen. Ik heb de indruk gekregen dat het een beetje showflitspalen zijn geworden. Men ziet dat ook op de autosnelwegen. Iedereen gaat op zijn rem staan – hoe zijn we zelf? –, rijdt met een snelheid van 120 kilometer de flitspaal voorbij en gaat 50 meter verder weer sneller rijden. Maar dat is een ander verhaal. Toen ik die reacties las, had ik heel sterk het gevoel dat men op het grondgebied van een korpschef toch geen flitspaal gaat plaatsen zonder eerst met hem en/of de verkeerspolitie overleg gehad te hebben.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb mijn antwoord opgebouwd in twee delen. In het eerste deel wil ik met u orde op zaken stellen over de procedure, want ik ben eigenlijk in mijn wiek geschoten over wat er gebeurd is. In een tweede stukje zou ik met u toch even een boompje willen opzetten over: “Wat is dat, is er een nood, zijn die investeringen goed, wat bestaat erover, hoe gaan we er in de toekomst best mee om?”

Zij die denken dat een flitspaal op een bepaalde dag uit de lucht komt gevallen, hebben het dus verkeerd. Zij die denken dat ik opsta en met Google 73 plaatsen kies om palen te zetten – die neerdwarrelen als een vervroegd Sinterklaasgeschenk –, hebben het ook mis. Zo gaat dat niet met de plaatsing van flitspalen.

Wat doen we langs de gewestwegen en snelwegen? Voor de gewestwegen komen de vragen bijna allemaal van de lokale autoriteiten: een stad, een gemeente of de politie zelf. Dat is vaststelling nummer één. Elke aanvraag wordt individueel gescreend door een Provinciale Commissie voor Verkeersveiligheid (PCV). Wie zit daar rond de tafel? Ik niet, maar de wegbeheerder – het Vlaamse Gewest –, de lokale politie, de federale politie en het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV). Die buigen zich allemaal over die individuele aanvraag, die in heel veel gevallen van de gemeente komt.

Bij gunstig advies van de PCV komt de aanvraag op de prioriteitenlijst, een lijst met alle aanvragen voor een flitspaal. Een burgemeester, iemand van de lokale politie of wie dan ook, die zegt dat hij totaal niet weet dat er een aanvraag is om een flitspaal te plaatsen, is fout.

Op het moment dat een aanvraag op de prioriteitenlijst komt, moeten we een rangorde bepalen. Ik zou kunnen zeggen dat ik alle burgemeesters met blauwe ogen een paal ga geven, maar zo werkt het niet. De prioriteiten worden ook weer niet door mij bepaald, maar die liggen vast. In 2008 zijn ze opnieuw vastgelegd.

Hoe worden ze bepaald? Ik vind de manier waarop ze worden bepaald zelfs een beetje cynisch. Men gaat een prioriteitswaarde toekennen – en luister nu goed – op basis van de gewogen ernst per kilometer op basis van het aantal ongevallen met dodelijke afloop maal 5, het aantal ongevallen met zwaargewonden maal 3, het aantal ongevallen met lichtgewonden maal 1 over een periode van 5 jaar. In 2008 hebben we gezegd dat fietsers een bijzondere prioriteit verdienen. Een ongeval met een fietser krijgt een verhoogde doorrekening van 1,5. Ik vind het sowieso cynisch om op basis van ongevallen te bepalen of er een flitspaal wordt gezet of niet. Bovenaan op de prioriteitenlijst zou de paal met de hoogste prioriteitswaarde moeten staan.

Wat heb ik gedaan op de dag voor mijn fameuze communicatie? Ik weet nog wanneer het was, maar de datum ben ik vergeten. Ik roep mijn taskforce Handhaving samen. Er is dus een aanvraag, de PCV zegt dat het goed is, de aanvraag komt op de prioriteitenlijst en dan is er een ambtenaar die zich bezighoudt met het bepalen van de gewogen waarde per paal. Er moet dus worden bepaald, rekening houdend met het budget, op welke plaatsen het het meest dringend is om een paal te zetten. Maak u geen begoochelingen: er staan meer dan 200 palen op de lijst. Iedereen wil palen. Het gaat over aanvragen voor palen langs gewestwegen.

Wie zit er in de taskforce Handhaving? In de taskforce zit mijn departement, de afdeling Expertise Verkeer en Telematica, het Verkeerscentrum, de afdeling Elektromechanica, de federale wegpolitie afdeling Antwerpen, de federale politie afdeling Oost-Vlaanderen, de wegpolitie federaal commando, de Vaste Commissie van de Lokale Politie (VCLP), de vertegenwoordiger van Justitie namelijk de advocaat-generaal bij het hof van beroep van Gent. Zowel de lokale politie als de federale politie is vertegenwoordigd in de taskforce die de lijst met de 73 palen heeft vastgesteld. Ik was erbij, maar ik moei me niet met waar de palen moeten komen. Ik vind niet dat dat mijn werk is, maar wel van diegenen die de prioriteiten vastleggen. Maar ik heb gezien hoe die taskforce is verlopen.

Wie zit daar niet in? De Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). En daaraan zal ik remediëren. U zou zich kunnen afvragen wat die VVSG daar moet gaan doen. Ik heb al gemerkt dat de politie en de steden en gemeenten soms niet goed weten wie wat heeft aangevraagd. Als er iemand in zetelt, zal die wel perfect communiceren met de leden.

Maar ik was verrast. Ik bereik een consensus met alle partners rond de tafel over de 73 locaties, over het leggen van de prioriteiten voor die 73 locaties. Ik communiceer nog eens over de manier waarop we tewerk zullen gaan. Touring Wegenhulp schrijft voor de eerste keer dat de aanpak op basis van de ernst van de ongevallen goed is. Ik was gerustgesteld, want als de automobielenorganisaties achter een handhavingsbeleid staan, is dat voor mij goed. Ze zullen zich dan inschakelen in de visie. Het is een belangrijk onderdeel van het beleid.

Maar wat gebeurt er dan? Twee politiezones zeggen plots dat die palen staan op een plaats waar het niet nuttig en niet nodig is. Dat is opmerking nummer één. En dan volgt er nog een uitspraak van iemand anders, die zegt dat één op vijf – 20 procent! – van de huidige palen eigenlijk niet nodig zijn. Mijnheer Keulen, u was verrast, maar ik ook. Indien de politie niet vertegenwoordigd zou zijn in die taskforce en niet aanwezig op die vergaderingen, dan zou ik dat begrijpen. Maar ze was er. Ze heeft het goedgekeurd. Ze wist het. Hoogstens kan ze zeggen dat er niet was teruggekoppeld.

Onmiddellijk na die communicatie heb ik de taskforce opnieuw samengeroepen. Ik heb toen gezegd dat ik daar niet aan mee doe, zeker omdat ik het gevoel kreeg dat een van de argumenten die de commissaris uit Kortrijk aanhaalde misschien wel terecht was. De prioriteit die eraan was gegeven op de prioriteitenlijst verraste me ook. Ik heb toen een keuze gemaakt. Ik heb aan de taskforce gezegd dat ik twee zaken wilde weten. Ik heb gevraagd die lijst met 73 palen een tweede keer te checken en te kijken of het om de hoogste prioriteit gaat. En indien er fouten gemaakt zijn, zou ik willen weten wat daar de reden van is. Want dat zou niet mogen gebeuren. Ik denk dat ik al weet wat een van de problemen is.

Volgende week is er een nieuwe vergadering. Ik zal wachten op de evaluatie. Maar een aantal aanvragen dateren al van 2002. De ongevallencijfers dateren van de periode ervoor en erna. Intussen is er misschien een ingreep geweest aan de infrastructuur en toch is de aanvraag op de lijst blijven staan. Is dat mijn fout? Nee. Maar het zou toch wel elegant zijn indien de lokale overheid een briefje zou sturen om te zeggen dat die paal niet meer echt nodig is. We zullen volgende week wel zien of dat het probleem is.

Ik steun mevrouw Van den Eynde volledig als ze zegt dat het beleid toch onderbouwd moet zijn. We hebben onze regels, we hebben onze prioritisering. Het moet wel juist zijn. Dat is de eerste opmerking. Ik vraag alle 73 aanvragen te screenen om te weten of er al dan niet fouten zijn.

Ik zal er ook eerlijk over zijn. Die 73 palen zullen er komen. Die keuze is gemaakt. De beslissing is genomen. Ik heb de burgemeester van Gent net niet zien dansen op tv. Het ging over de Rooigemlaan. Ik ken die plaats. Het is zeer nuttig dat die paal daar staat. Als zou blijken dat er een urgentere plaats is in Gent en dat de screening van de prioriteiten niet helemaal juist is gebeurd, dan moeten we de procedure aanpassen en maken dat de paal op de juiste plaats terechtkomt.

Er was nog een tweede deel van kritiek. Men kan kwaad zijn omdat men kritiek krijgt. Men moet echter altijd nagaan of er geen grond van waarheid in de kritiek zit. Iemand van de vakbond zei dat 20 percent van de palen overbodig is. Mensen, dat is fenomenaal. Ik kan u de cijfers geven. Er staan 1400 palen. Maar, mevrouw Van den Eynde, die palen staan natuurlijk gegroepeerd op een aantal plaatsen. Er zijn maar 677 plaatsen waar camera's staan. Soms staan er vier camera's op een kruispunt. Het klopt dus niet dat er om de 50 kilometer een paal staat. Als men een kruispunt veiliger wil maken, zijn er meer installaties nodig op een punt.

Ik ben begonnen met de vraag naar een voorbeeld van zo'n locatie. Ik heb nog niet zoveel voorbeelden. 20 percent, dat is één op vijf. Geef ze mij. Als er een flitspaal staat en er zijn geen ongevallen meer, betekent dat dat die flitspaal daar overbodig is of betekent dat dat hij net heel nuttig is? Dat weten we niet. Maar die voorbeelden zijn denkbaar. Ik heb van één gemeente de opmerking gekregen dat de flitspaal, die staat waar nu ook een verkeersdrempel is gekomen, er niet meer hoeft te staan. Die kan beter elders worden gebruikt. Ik kan daar perfect mee leven.

Ik heb mijn taskforce gevraagd alle politiezones aan te schrijven en bij uitbreiding de steden en gemeenten, als dat nodig mocht blijken, met de vraag om eens al die overbodige palen op te sommen. Die opdracht is vorige maand gegeven. Ik ben in de krant gekomen met die 1400 palen. Mijnheer Keulen, u hebt natuurlijk gelijk dat het logisch is om eerst te evalueren en dan te beslissen. Maar u hebt geen rekening gehouden met het feit dat ik een taskforce had. Vorig jaar heb ik een dergelijke beslissing niet genomen. Maar nu werd de druk groter. Er waren urgente noden. Er waren er 73. Ik heb gezegd dat ze allemaal in één keer moesten worden aangepakt. We zijn dan voor jaren goed. We moeten daarover dan niet veel beslissingen meer nemen. Het zou misschien verstandiger zijn om te beslissen over elk jaar tien of elk jaar vijftien palen. Voor mij zijn het 73 nodige palen. Ik maak mij geen zorgen. Als er daarvan vijf palen verkeerd geprioritiseerd zijn: er zijn er nog tweehonderd die wachten op een paal. Ik maak mij wat dat betreft geen zorgen.

Ofwel is het fout wat daar is gezegd, dat één op de vijf palen overbodig is of slecht geplaatst. Dan wil ik dat weten. Ofwel is het juist, en dan moeten we onderzoeken hoe we daar verstandig mee kunnen omgaan. Er zijn nog heel wat gemeenten en politiezones die een paal aanvragen. Kun je een paal verplaatsen, of is dat budgetmatig niet verantwoord? De camera kun je er sowieso uithalen. Je kunt die palen laten staan. Ze staan er nu eenmaal, hoewel dat niet de mooiste creaturen zijn. Je kunt ze misschien beschilderen. Maar de camera kun je op een andere plaats hergebruiken.

Ik wil dat dit werk ernstig gebeurt. Ik wil niet blijven sukkelen met dat dossier. En de emotie moet eruit. Ik ga ervan uit dat de lokale politiezones, als het gaat over flitspalen langs gewestwegen, samen met de gemeentelijke overheden het best geplaatst zijn om het te weten. Zij zijn daartoe in staat.

Misschien is het ook een probleem dat wij de ongevallencijfers met vertraging krijgen en dat we daardoor niet juist of niet accuraat genoeg prioriteren. Maar ik hoor van de lokale politiezones dat zij perfect in staat zijn om ad rem onmiddellijk de cijfers te geven van het vorige jaar. Ik zou wel eens willen weten of zij dat kunnen of niet kunnen. Als zij dat niet kunnen, moeten wij ons behelpen. Maar als zij dat wel kunnen, zou ik toch graag een samenwerking op poten zetten, zodat ik die cijfers krijg. Als we dan een prioritisering doen, zijn we zeker dat we de recentste cijfers hebben.

Mevrouw Van den Eynde, u vraagt waarom we nog in handhaving investeren en niet in de wegen. Wie in Vlaanderen rondrijdt, ziet veel putten en bulten in de wegen. Maar, mevrouw Van den Eynde, ik hoop dat u ook ziet dat er veel gewerkt wordt. Ook langs de gewestwegen. AWV moet, als ze een gevaarlijk punt veilig maken en er bestond een protocol om daar een flitspaal te zetten, de reflex hebben om dat door te geven aan elkaar. Dat lijkt mij logisch.

Om die zaken allemaal uit te klaren, hebben wij volgende week een nieuw overleg. Mijn conclusie is dat de procedure van aanvragen en prioriteren voor mij goed is. De regels zijn goed. Maar er is een verschil tussen de theorie en de praktijk. We moeten ervoor zorgen dat wat we doen zeker juist is. We zijn nu 10 jaar flitspalen aan het plaatsen. In het begin was dat spectaculair, nu worden ze aangevraagd. We moeten onderzoeken of ze staan op de plaatsen waar het absoluut noodzakelijk is.

Collega's, waarom moet je inzetten op handhaving? Een aantal zaken moet ik u niet vertellen. We zijn nog lang niet aan de cijfers die we volgens het Pact 2020 en ViA moeten halen. Het aantal slachtoffers in het verkeer moet verminderen. Het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) stelt dat overdreven of onaangepaste snelheid doorslaggevend is in ongeveer één op de drie ongevallen. Zowel binnen- als buitenlands onderzoek geeft aan dat flitspalen in hun globaliteit het aantal ongevallen reduceren. Het buitenland is hier niet Australië.

Ik doe daarmee geen afbreuk aan wat u zegt, mevrouw Van den Eynde. Uiteraard zijn flitspalen niet het alleenzalmakende. Ik ben het absoluut met u eens. Ik zal u een studie over de effectiviteit van onbemande camera's bezorgen. Het is een casestudie uit het stadsgewest Antwerpen. Er werden in één politietone drie wegassen gecontroleerd. Men stelde een daling met 27 procent vast van het aantal letselongevallen en een daling van 14 procent van het totale aantal ongevallen.

Een tweede studie, "Effectiviteit van onbemande camera's – data uit vijf politietone", gebaseerd op elf wegassen uit drie politietone, wees op een daling van 20 tot 21 procent. Deze studie toonde ook aan dat onbemande camera's effectiever zijn voor letselongevallen als ze dichter bij elkaar staan. Er is kritiek vanuit een bepaalde hoek, die ik ook in de krant heb gelezen, dat drie camera's op één zone toch niet kan. Maar als er geen trajectcontrole is, kan dat wel effectief zijn om de veiligheid te verhogen.

Er werd geen indicatie gevonden dat onbemande camera's minder effectief worden als ze al langer op een locatie staan. Er werd ook niet gevonden dat ze steeds effectiever zouden

worden. Ze hebben dus een effect. De mensen weten het en rijden dan ook allemaal trager op die plaats.

De Standaard van gisteren bracht een analyse van Australische wetenschappers van 35 internationale studies over het effect van snelheidscontroles op de verkeersveiligheid. De conclusie is dat flitspalen effectief levens redden: “Zo gauw ergens langs de weg een snelheidscamera wordt geïnstalleerd, daalt de gemiddelde snelheid van de weggebruikers, net als het percentage onder hen dat de snelheidslimiet overschrijdt. Ook het aantal verkeersongevallen in het zicht van de camera’s daalt, net als het aantal gewonde en dodelijke verkeersslachtoffers.”

Mevrouw Van den Eynde, in 2010 stond op het budget van het AWW 19,5 miljoen euro ingeschreven voor de verdere uitbouw van het dynamisch verkeersmanagement. Het is absoluut mijn bedoeling om dat de komende jaren nog verder uit te bouwen. Ik sta aan uw zijde. Nog anderen hebben daarnaar verwezen.

Nu komt er nog iets bijzonder interessants en het is jammer dat de heer Reekmans hier niet is. Wat betreft de kostprijs van de snelheids- en roodlichtcamera’s, moeten de kosten worden afgewogen tegenover de baten. Uit een onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid van 2007 met de welluidende titel “De maatschappelijke efficiëntie van onbemande camera’s – kosten-batenanalyse voor gewestwegen met snelheidsbeperking van 90 km/u” waarvoor de heer Lode Vereeck optrad als promotor – dat moet dus een zeer goede studie zijn –, blijkt dat het maatschappelijk rendement van onbemande camera’s op deze locaties en met uitrustingsniveau vier palen en één camera 29,7 bedraagt. Met andere woorden, per euro die geïnvesteerd wordt, wordt er maatschappelijk 29,7 euro terugverdiend, dit bij een daling van 14 percent van het totaal aantal verkeersongevallen en 27 percent van het aantal letselongevallen. Zelfs in het meest pessimistische scenario wordt nog steeds 3,3 euro terugverdiend per euro die geïnvesteerd wordt. Het gaat hier niet over de opbrengsten in de kas, maar over de maatschappelijke effecten. Het rapport besluit dat “onbemande camera’s op wegen met een snelheidsbeperking met 90 km/u in het algemeen een goede investering zijn om de verkeersveiligheid te verbeteren”. Het rapport stelt eveneens dat niet zonder meer besloten kan worden om nog veel meer kruispunten uit te rusten met onbemande camera’s. De reden hiervoor is dat een volledige analyse uitsluitsel dient te geven voor elke mogelijke investering. Je moet paal per paal prioriteren. Zo komen we bij de 3 E’s.

Mevrouw Van den Eynde, op 22 juli 2010 verspreidde Touring een persbericht. De noodzaak om verder te investeren in het veiliger maken van onze wegen is duidelijk. Ik onderschrijf dat. Ik was heel blij met dat persbericht, want er staat ook: “We zijn blij dat Vlaams minister Hilde Crevits dit beseft en investeert in een aantal maatregelen zoals kreukelpalen die plooiën wanneer men ertegen botst, de aanleg van middenbermen die frontale ongevallen vermijden ...” Touring, dat de kritische boodschap verspreidt, beseft ook dat de Vlaamse overheid investeert in een veilige infrastructuur. Mocht u daaraan twijfelen: ik deel de opvatting van Touring: een veilige infrastructuur heeft een positieve invloed op de verkeersveiligheid.

De heer D’Hulster heeft verwezen naar de 3 E’s: ‘engineering’ of infrastructuur; ‘education’ of educatie en sensibilisatie; ‘enforcement’ of handhaving.

Nog niet zo lang geleden zei een eminent politicus dat hij mij op een flitspaal wilde zetten en bekogelen met eieren. Hij verwees naar een studie van de K.U. Leuven waaruit hij meende te mogen afleiden dat flitspalen geen effect hebben. Ik lees u de conclusie van die studie even voor. “Uit onderzoek blijkt dat de intentie om zich aan snelheidsbeperkingen te houden voor ongeveer de helft bepaald wordt door de combinatie van attitude, sociale norm en zelf-effectiviteit.” De helft is dus de opvoeding. Onze aller verantwoordelijkheid hierin is dus verpletterend. Als wij zeggen: rijd maar als een zot, dan heeft dat voor de helft impact op anderen. Als we zeggen: het is maar normaal dat men zich aan de snelheidsregels houdt, dan is dat het meest effectieve. Ik vind dat ongelooflijk: het is een belangrijke les voor ons allemaal.

In de studie staat ook: “De overige variatie in het gedrag wordt bepaald door factoren in de omgeving, in de zin van antecedenten van het gedrag (bijvoorbeeld weginrichting) en zoals gevolgen (bijvoorbeeld een boete bij te snel rijden).” Ik trek dezelfde conclusie, de 3 E’s gelden opnieuw. De infrastructuur moet goed zijn, we moeten handhaving doen, en vooral sensibiliseren.

Ik wil niet zeuren, maar ik wil nog iets aanhalen. Uit de studie blijkt dat de ‘peer pressure’ ook een rol speelt. Vrienden bepalen mee het beeld dat iemand heeft van overdreven en onaangepaste snelheid. Mijn zoon kan binnenkort rijden. Ik vind het dan ook uitermate belangrijk dat men daar binnen het gezin aandacht aan besteedt. Het is raar, ik evolueer mee met mijn kinderen. Ik besef nog veel meer dan vroeger hoe belangrijk het is om het juiste voorbeeld te geven.

Uit de resultaten van een peiling door het BIVV die vanochtend werden bekendgemaakt – ze wisten waarschijnlijk dat deze vraag hier op de agenda stond, de heer de Kort zei dat waarschijnlijk ook –, blijkt dat de meerderheid van de Belgische bestuurders op één lijn staat met de overheid voor wat betreft de prioritaire maatregelen om het verkeer veiliger te maken. De overheid kiest immers voor een geïntegreerd beleid dat tegelijkertijd stoelt op infrastructuur en handhaving. Meer dan de helft van de ondervraagde personen meent dat er harder kan of moet worden opgetreden tegen alcohol, drugs en overdreven snelheid. De mensen willen het wel, maar als het zover is, vinden ze het natuurlijk jammer dat ze een probleem hebben.

Als uitsmijter de kop-staartaanrijding, mevrouw Van den Eynde. Er bestaat een Vlaams dienstorder. Ik heb met mijn voorgangster een pittige discussie gehad over het aankondigingsbeleid inzake flitspalen. De richtlijnen zijn duidelijk. De onbemande snelheidscamera’s op autosnelwegen worden individueel aangekondigd. Er was eens sprake van een camera die niet goed was aangekondigd. Ik hoop dat dat opgelost is, op de snelwegen zou dat allemaal in orde moeten zijn. De roodlichtcamera’s worden niet aangekondigd, die staan buiten de snelwegen. Die keuze steunt op het principe dat roodrijden heel gevaarlijk is, en daarom nooit kan worden getolereerd. Het moet dus niet worden aangekondigd. De individuele snelheidscamera’s op secundaire wegen worden vandaag niet aangekondigd.

Hoe kunnen we mensen nog beter stimuleren om zich aan de snelheid te houden? Hier en daar staat er in Vlaanderen een SAVE-bord (samen actief voor veilig verkeer). Die staan op plaatsen waar jongeren of kinderen gestorven zijn in het verkeer. We zouden aan een flitspaal perfect kunnen aankondigen hoeveel ongevallen daar al gebeurd zijn. De beste sensibilisering is de confrontatie met de mogelijke ongelukken. Dan moet men de palen natuurlijk zetten waar er problemen zijn of geweest zijn. Wat dat betreft, mijnheer Keulen, volg ik de lijn die we uitgestippeld hebben.

Wat de trajectcontrole betreft, heb ik een paar weken geleden gezegd dat de testen aan de viaduct in Gentbrugge voor 98 percent afgewerkt zijn. Die zijn goed. We zijn er dan ook klaar voor. Het koninklijk besluit daarvoor was nog niet getekend. Maar daar heeft federaal minister Van Quickenborne intussen het nodige voor gedaan. Ik heb daarvoor zelfs niet moeten twitteren. Er is me intussen ook via een sms gemeld dat dit in orde zou moeten zijn. Alle nodige handtekeningen van de federale regering staan erop. Het ligt nu ten paleize. Dat is nieuws heet van de naald.

Mevrouw Brouwers, ik zal rekening houden met uw opmerking over de collectieve aanbesteding. Op federaal vlak is dat mogelijk. Toen ik schepen was, heb ik zelf nog ingetekend op een aantal van die aanbestedingen. Ik moet nagaan of dat ook voor Vlaanderen mogelijk is.

Mevrouw Jans, wat de opbrengsten betreft, zit de herziening in het pakket van de federale onderhandelingen. Ik doe daar dan ook liever geen uitspraken over. We weten immers niet wat de toekomst zal brengen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik begrijp niet goed waarom u wat u in het begin van uw betoog hebt gezegd, niet meteen als reactie hebt gegeven. U communiceert altijd helder en goed. Nu stond in de kranten dat u de zaken zou evalueren. Dat klonk bijna als een schuldbetekenis. Wanneer u de hele procedure uiteenzet, dan zit dat heel doordacht en logisch in elkaar. Dan is er ook duidelijk de link met het federale niveau en de betrokken instanties. Indien u die reactie had gegeven, dan was een groot deel van de vragen hier weggevallen. We veronderstellen dat de korpschef van de politie in Kortrijk een serieuze persoon is als hij dergelijke uitspraken doet. Hij is ook toerekeningsvatbaar of handelingsbekwaam, om het in provocerende termen te zeggen.

Als de vakbond van de politie het heeft over 20 percent nutteloze palen, dan ga ik ervan uit dat zij niet zomaar uit hun nek kletsen. In uw betoog houdt u rekening met alle mogelijke instanties en autoriteiten.

Ik heb ook in mijn eigen uiteenzetting al gezegd dat snelheid correleert met ongevallen, en dan zeker met de ernst van ongevallen. Ik blijf er ook bij dat ik gewonnen ben voor een doordacht flitspalenbeleid. Met de nieuwe evaluatie die u nu hebt gemaakt, krijg ik daar nog weinig spelden tussen. Alles zou van bovenuit worden beslist, maar dat blijkt in de praktijk net het omgekeerde te zijn. Ik vind het jammer dat dit nooit in de reactie naar voren is gebracht.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw uitgebreid antwoord. Ik wil nog even ingaan op het minidebatje dat is ontstaan. Ik wil duidelijk zeggen dat ik er niet voor pleit om sneller te mogen rijden dan wordt opgelegd en niet gekant ben tegen flitspalen als ze doeltreffend zijn. Maar flitspalen en trajectcontrole hebben maar zin als je de juiste snelheid afdwingt. De verkeersveiligheid verhogen moet de belangrijkste doelstelling zijn.

Minister, ik geef een voorbeeld. Op de ring zijn er dynamische verkeersborden. Er wordt soms opgelegd dat men op bepaalde plaatsen maar 50 kilometer per uur mag rijden als het op dat moment echt niet noodzakelijk is. Dan rijdt er ook geen enkele wagen 50 kilometer per uur, maar dan rijdt iedereen 70 kilometer per uur om geen obstakel te zijn voor het doorgaand verkeer. Men moet de juiste snelheid afdwingen. Op bepaalde wegen wordt er bijvoorbeeld 50 kilometer per uur afgedwongen waar de weginfrastructuur zich leent tot een hogere snelheid. Het is belangrijk om de weginfrastructuur en de snelheid op elkaar af te stemmen.

Minister, u moet ook nagaan wat de oorzaak van het ongeval is. Was het de snelheid of de infrastructuur? Als er problemen zijn met een type wagens, zoals de bestelwagens, dan moeten er richtlijnen komen om de normen voor bestelwagens aan te passen of om hun andere snelheden op te leggen. Ligt het aan een verkeerde weginfrastructuur, dan moet die worden aangepast.

Het flitspalenbeleid en het grote aantal flitspalen in Vlaanderen is geen CD&V-beleid, maar een socialistisch beleid. Men investeerde liever in flitspalen dan in wegen. Dat weten we al. Ik was heel verbaasd over de discussie in de pers en de reactie van de korpschefs, omdat ik weet dat er heel veel overlegstructuren zijn. Daarom ben ik ook niet ingegaan op de reacties van de korpschefs. Ik wou het flitspalenbeleid nog eens onder de aandacht brengen.

U spreekt over ongevallengegevens. In hoeverre, minister, is de ongevallenregistratie goed en betrouwbaar? Voorzitter, ik weet dat u daar in het verleden ook al op gehamerd hebt. Uiteraard staan wij ook achter de visie dat een flitspaal op een ongevalsgevoelige plaats moet komen. Ik ga echter geen uitspraken doen over die 73 plekken. Ik heb gelezen dat gemeentebesturen en lokale politiebesturen dat gevraagd hebben. Er staan zoveel flitspalen in Vlaanderen, 1400 in totaal op 677 plaatsen, dat moet eens degelijk worden geëvalueerd. Dit debatje heeft daar misschien mee toe geleid. Mijn vraag gaat vooral over een degelijke

ongevallenregistratie, en een goede analyse van de problemen in plaats van direct een flitspaal te plaatsen. U zou de oorzaken moeten aangrijpen om de weg degelijk in te richten.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: ik heb nog één vraagje. Minister, u hebt 73 flitspalen geplaatst. U had er ook nu eens tien en dan eens tien kunnen plaatsen. U hebt er 73 ineens gezet en zegt: nu zijn we voor jaren goed. Moeten we dat letterlijk nemen? Betekent dat dat er de komende jaren geen flitspalen bijkomen?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, ik heb bewust niet gecommuniceerd over de procedure omdat ik een eventuele communicatie samen met de politie wil doen. U kent mij misschien nog niet goed. Als er iemand kritiek heeft, ga ik daar niet op kloppen, want misschien heeft die persoon gelijk. De overlegstructuren zijn er. Dus is het aan de politie om die mensen eventueel tegen te spreken. Als de politie vindt dat iemand ongelijk heeft, is het aan haar om die communicatie plat te leggen.

Volgende week hebben we een nieuwe vergadering, en misschien volgende maand nog één. Ik ga ze evalueren, dat heb ik hier bevestigd. Voor die 73 flitspalen geldt hetzelfde: we gaan ze evalueren en dat wordt bevestigd. Daarna gaan we kijken of de procedure moet worden bijgestuurd. Als het juist was, zou ik nog een communicatie willen doen met de politie erbij: we hebben ons vergist. Dat is niet juist dat één op vijf verkeerd staat. Ofwel was het wel waar, maar dan moeten ze toegeven dat ze die procedure de voorbije jaren niet zo subliem hebben aangepakt. Het is niet mijn taak om dat te betwisten. Ze maken deel uit van het proces. Zij zullen het ook moeten zijn die daarover communiceren. Mijn enige communicatie was: als er kritiek is, zullen we het evalueren. Voor mij is het echt belangrijk dat dat handhavingsbeleid au sérieux wordt genomen. Het ergste wat je als minister kan overkomen is dat degene voor wie je het bijna doet, de handhavers, zeggen dat het niet goed is.

Mevrouw Van den Eynde, de link die u maakt met de juiste snelheid is uiteraard correct. U weet dat de verkeersborden geïnventariseerd zijn. Ik heb gezegd dat we misschien een wat homogener snelheidsbeleid moeten voeren. Ik herinner mij nog de goede oude tijd met veel minder verkeersborden, toen de wegcode gewoon zei dat iedereen zijn snelheid moest aanpassen aan de staat en de ingesteldheid van de weg. Als je zegt dat het de schuld is van de infrastructuur, moet je daar ook voorzichtig mee zijn. Maar de link is correct.

Mijnheer Roegiers, de begroting is uiteraard nog niet goedgekeurd. U moet het volgende in acht nemen. De palen die wij nu zetten, maken nog deel uit van het budget van 2008. Ik heb een zeer groot budget voor 2009 en 2010. Ondertussen doe ik de evaluatie. Zeg ik vandaag dat er geen flitspalen meer bijkomen? Absoluut niet. Zeg ik vandaag dat de 200 aanvragen van de gemeenten gehonoreerd zullen worden? Absoluut niet. Misschien kan ik wel 10 of 15 of 20 plaatsen efficiënter kan maken. Als die gelegenheid zich voordoet, zal ik er gebruik van maken.

Ik heb gekozen voor 73 flitspalen in een keer. Dat is enorm veel. Maar ik sta recht in mijn schoenen. Als er 73 prioritaire plaatsen zijn, met de steun van de politie en de gemeenten, onderbouwd door sterke ongevalcijfers, kan het niet beter. Ik kan het dan beter nu doen. Over de toekomstige budgetten doe ik geen uitspraak. Ik wil eerst de evaluatie van die 1400 palen afwachten. Als er effectief 20 percent verkeerd staat, heb ik 280 palen vrij. Ik maak me geen illusies, maar het is wel zo.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■