

vergadering **C148 – OPE11**
zittingsjaar 2010-2011

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 17 februari 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen De Lijn en de NMBS over een nieuw in te voeren vervoersconcept - 1040 (2010-2011)	3
Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over duurzame offshore windmolenparken - 1057 (2010-2011)	8
Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van de rijopleiding - 1078 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het project Start to Drive en een toekomstvisie inzake de praktische rijopleiding - 1092 (2010-2011)	12
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over LijnCom nv - 1122 (2010-2011)	16
Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wenselijkheid van zebrapaden in een zone 30 - 1157 (2010-2011)	20

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg tussen De Lijn en de NMBS over een nieuw in te voeren vervoersconcept - 1040 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, mijn partij is altijd een uitgesproken voorstander van een fijnmazig en transparant openbaar vervoer geweest. Ik probeer die accenten in het Vlaams Parlement met betrekking tot De Lijn te leggen. Ik heb hardwerkende collega's die in het federaal parlement met betrekking tot de NMBS hetzelfde doen. Een bepaalde schakel komt hierbij niet altijd aan bod, namelijk het overleg tussen beide maatschappijen. Ze plegen overigens niet altijd even vaak en even nauwgezet overleg.

De minister heeft hier in haar eigen beleidsnota aandacht aan geschonken. Ik citeer: "Vlaanderen zal met de NMBS nog beter dan in het verleden afspraken maken over de afstemming van het treinaanbod op het overige vervoersaanbod. Met het oog op de onderlinge afstemming van het spoorvervoer op het stads- en streekvervoer, de concrete regeling van de aansluitingen en de overstapmogelijkheden en de inzet van de meest moderne informatiemiddelen is een structureel overleg tussen het Vlaamse Gewest en de NMBS noodzakelijk."

In de beheersovereenkomst met De Lijn, die de Vlaamse Regering net voor Kerstmis heeft goedgekeurd, staat hierover niet veel te lezen.

De beheersovereenkomst van de NMBS bevat dan weer wel een uitgebreide passus. Ik citeer: "De NMBS zal ten laatste tegen december 2011 in overleg met de regionale vervoersmaatschappijen en andere stakeholders een klantgericht en geïntegreerd vervoersconcept implementeren, inbegrepen de eventuele uitbouw van een voorstedelijke bediening rond Antwerpen en Gent (...). Op een multimodale wijze moet een openbaar vervoersaanbod van 'deur tot deur' mogelijk worden (...). Via marktpotentieelonderzoeken, in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen, zullen missing links worden opgespoord zodat het treinaanbod beter wordt afgestemd op de behoeften en de verwachtingen van de reizigers en de potentiële reizigers. Bij de uitwerking van de dienstregeling moet maximaal rekening worden gehouden met de overstapmogelijkheden en moeten multimodale overstapknooppunten worden uitgebouwd (...) De resultaten van dit onderzoek zullen voorgelegd worden (...) uiterlijk 24 maanden na ondertekening van dit contract."

Deze tekst schuift twee belangrijke data naar voren. Ten eerste is dat 1 december 2011, een datum die met rasse schreden op ons afkomt. Ten tweede is dit "24 maanden na ondertekening van dit contract", dat trouwens in de loop van vorig jaar is ondertekend.

Minister, in eerste instantie lijken mijn vragen van vrij algemene aard. Ze hebben echter concreet betrekking op de uitwerking.

Volgens de beheersovereenkomst van de NMBS moesten de marktpotentieelonderzoeken tegen mei 2010 worden afgerond. Zijn de regionale vervoersmaatschappijen, zoals de beheersovereenkomst voorschrijft, bij deze onderzoeken betrokken? Wat blijkt uit de onderzoeken? Zijn de resultaten aan u overgemaakt?

Wat is de stand van zaken in verband met de invoering van een nieuw vervoersconcept? Plegen de NMBS en De Lijn, zoals de beheersovereenkomst van de NMBS bepaalt, hierover overleg? Wat zal dit nieuwe vervoersconcept precies inhouden? Welke rol zal De Lijn in de invoering van dit concept vervullen? Zijn hierover afspraken gemaakt?

Welke gevolgen zal het nieuwe vervoersconcept op het Vlaams mobiliteitsbeleid of op het beleid van De Lijn hebben? Heeft het financiële repercussies voor De Lijn of voor het Vlaamse Gewest?

Hoe verhouden de plannen van de NMBS zich tot de plannen van De Lijn, bijvoorbeeld tot Mobiliteitsvisie De Lijn 2020? Worden beide op elkaar afgestemd? Hoe verhoudt de nog te ontplooiën Vlaamse spoorstrategie zich dan weer tot het vervoersconcept en tot de Mobiliteitsvisie De Lijn 2020?

Op welke manier plegen De Lijn en de NMBS overleg, in het bijzonder over de afstemming van het aanbod van de NMBS en van De Lijn? Welke overlegorganen en -structuren bestaan er? Zijn deze organen en structuren voldoende efficiënt? Gaat het enkel om ambtelijk overleg, of is er ook politiek overleg?

Is de NMBS volgens u genoeg aanwezig op vergaderingen van de OVC (openbaarvervoercommissie), GBC (gemeentelijke begeleidingscommissie) of PAC (provinciale auditcommissie)? Hoe kan de afstemming in de praktijk verder worden verbeterd of aangescherpt?

De heer Jan Peumans: Mijnheer Roegiers, er is in 2002 in dit parlement een decreet goedgekeurd over de co- en de prefinanciering, maar ook over het meerjarige investeringsprogramma van de spoorwegen. Al die elementen stonden daarin. Dit is nu eens een mooi voorbeeld van een decreet dat door de spoorwegen gewoon niet wordt nagevolgd. Ik ben dan ook benieuwd naar het antwoord van de minister.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, om u een antwoord te kunnen bezorgen, heb ik navraag gedaan bij mijn collega-minister Vervotte, zodat ik u de stand van zaken kan geven in verband met die uitrol.

De beheersovereenkomst van de NBMS legde inderdaad op om marktpotentieelonderzoeken te doen. Die moesten tegen mei 2010 afgerond zijn. Het huidige vervoersplan van de NMBS dateert van 1998. Intussen vervoert de NMBS 50 procent meer reizigers. Om aan die vraag te voldoen, heeft de NMBS in de loop van de jaren haar dagelijkse treinaanbod verhoogd met ongeveer 15 procent op weekdays en heeft ze het gebruik van dubbeldek materiaal uitgebreid. Maar uiteraard staat de deur wijd open om dat vervoersplan grondig te herzien, om een kwalitatief antwoord te kunnen bieden op de verhoging van het aantal reizigers.

Ik zal u nu het antwoord meegeven dat minister Vervotte mij heeft bezorgd. Om te voldoen aan artikel 10 heeft de NMBS eerst en vooral een strategische visie op lange termijn willen ontwikkelen, die voornamelijk op de vraag gebaseerd is. De NMBS heeft beslist om te werken aan een transportplan 'Horizon 2020' en zal dat uitwerken in verschillende fases, waarvan in december 2013 de eerste stap genomen moet worden. In 2013 zou namelijk een deel van de nieuwe infrastructuur beschikbaar zijn, met name Diabolo. Dan zal er ook meer nieuw rollend materieel rijden, zodat er meer uniformiteit is in de reeksen van voertuigen.

In die context heeft de NMBS aan minister Vervotte gevraagd om de invoeringsdatum van het nieuwe vervoersplan uit te stellen van december 2011 tot december 2013, zodat het gelijk zou sporen. Dat vervoersplan zal in de eerste plaats toegespitst zijn op de kwaliteit van het aanbod en op de stiptheid. Het is dus vooral daarop georiënteerd. De strategische visie is voorgelegd aan en goedgekeurd door de raad van bestuur van de NMBS. Het vervoersconcept dient echter nog volledig uitgewerkt te worden in een vervoersplan. Daar is dus nog heel wat werk aan de winkel.

Op 31 augustus 2010, tijdens de vergadering van het oriëntatiecomité waar de CEO's van alle openbaarvervoersmaatschappijen in België zitting in hebben, werd het nieuwe vervoersconcept, dat uiting moet geven aan de strategische visie van de NMBS, aangekaart. Er is afgesproken om dat vervoersconcept ook individueel te gaan voorstellen aan De Lijn. Er moet echter nog een concrete datum worden vastgelegd.

Daarnaast zal de NMBS ook de mogelijkheid bestuderen om het aanbod eventueel uit te breiden, namelijk met intercityverbindingen, ontbrekende schakels en bedieningen van agglomeraties. Bij de uitwerking van de dienstregeling zal de NMBS maximaal rekening

houden met de multimodale overstapmogelijkheden. Daarbij moet bepaald worden welke elementen worden opgenomen door de NMBS en welke door de andere vervoersmaatschappijen, zoals De Lijn.

Minister Vervotte heeft in de Kamercommissie voor de Infrastructuur, het Verkeer en de Overheidsbedrijven van 26 januari 2011 gesteld: “Via marktpotentiële onderzoeken in samenwerking met de regionale vervoersmaatschappijen zullen de missing links worden geïdentificeerd, zodat het treinaanbod beter kan worden afgestemd, ook op de verwachtingen van de reizigers.” Tot op heden was De Lijn dus niet betrokken, maar bij de uitwerking van het nieuwe vervoersplan en de marktpotentieelonderzoeken naar missing links zal en moet De Lijn wel betrokken worden. Men meldt mij verder dat de NMBS en Infrabel nu met Zwitserse experts samenwerken aan de concrete planning van het toekomstige treinaanbod om dat zo goed mogelijk af te stemmen op de vraag.

Wat kunnen we daaruit leren? Ten eerste: De Lijn was tot op heden niet betrokken bij de marktpotentieelonderzoeken, maar zal betrokken worden. De Lijn, noch ikzelf, beschikt over die onderzoeken. Wel is het zo dat De Lijn en de NMBS elk hun eigen verkeersmodellen hanteren.

Ten tweede: er is dus wel een strategische visie, maar het nieuwe vervoersconcept moet nog uitgewerkt worden in een vervoersplan. Dat nieuwe federale vervoersconcept zal niet eind 2011 worden ingevoerd, maar eind 2013. Er zit dus als het ware twee jaar rek op.

Wat de betrokkenheid van De Lijn bij de Vlaamse Spoorstrategie betreft, heb ik op 20 mei 2010 in deze commissie meegedeeld dat ik het departement de opdracht heb gegeven om mij de nodige elementen aan te reiken voor het uittekenen van een eigen spoorstrategie. De stuurgroepvergaderingen en de vijf werkgroepen zijn actief. Doelstelling is om voor 2012 – in 2011, dus – te landen, zodat we tijdig een impact kunnen hebben op het meerjaren-investeringsplan, het plan van 2013-2025. Dat is ook in opmaak bij de NMBS en dat nieuwe vervoersconcept zal op die nieuwe werkvergadering dan ook worden voorgesteld en besproken. Het is ook op die stuurgroepvergaderingen dat beide plannen – de Mobiliteitsvisie 2020 en het nieuwe vervoersconcept van de NMBS – en die potentiële onderzoeken naast elkaar zullen worden geplaatst. Dat zal gebeuren en daar is in principe ook tijd voor, aangezien het niet 2011 is, want dat zou inderdaad problematisch geweest zijn.

Op die manieren zal er dus worden geprobeerd om constructief samen te werken om die plannen zeker op middellange en lange termijn op elkaar af te stemmen. Op korte termijn wordt onderzocht – ik zal er straks nog iets over zeggen – wie het best geplaatst is om specifieke verbindingen uit te voeren.

Op dit ogenblik – dat is hier ook al gemeld – is er tussen De Lijn en de NMBS overleg over de verbinding Hasselt-Neerpelt. Er is de vervoersmaatschappijen opdracht gegeven om de berekeningen die gemaakt zijn binnen de eigen verkeersmodellen voor die verbinding naast elkaar te leggen en te kijken wie nu het best geschikt is. Er is een discussie tussen lightrail en sneltram. Afhankelijk van de naam, is het iemand anders die het aanlegt. Er zijn – zeker in het Limburgse – stemmen die opgaan om daar een lightrain van te maken. Dat onderzoek loopt momenteel.

Aangezien het nieuwe vervoersconcept nog niet bekend is, kan er niet voorspeld worden wat de impact zal zijn op het Vlaamse mobiliteitsbeleid. Wie financiert, is natuurlijk ook niet onbelangrijk, of het nu een tram of trein is, tenzij het gepre- of gecofinancierd wordt.

Aangezien dat concept nog niet bekend is, kan er vandaag niet worden voorspeld wat de precieze impact zal zijn. Aangezien de NMBS in haar beheersovereenkomst aangeeft dat ze zal meewerken aan een multimodaal mobiliteitsbeleid – dat staat expliciet in artikel 10 –, ga ik ervan uit dat dit spoort met het Vlaamse mobiliteitsbeleid en het beleid van De Lijn zoals in mijn beleidsnota en in de beheersovereenkomst staat.

We kunnen de financiële repercussies ook niet inschatten, aangezien we eerst die concepten naast elkaar moeten leggen.

Hoe gebeuren het overleg tussen De Lijn en de NMBS en de afstemmingen van het aanbod van de NMBS en De Lijn? Dat is een bijzonder relevante vraag, omdat ze mij en in het bijzonder De Lijn bekommeren.

Er is wel degelijk overleg tussen de openbaarvervoersmaatschappijen. Het is ook essentieel dat dat gebeurt. Het besluit Netmanagement en de beheersovereenkomst van De Lijn bevatten algemene bepalingen over de samenwerking met de andere vervoersmaatschappijen – er zijn ook de andere lijnmaatschappijen elders in ons land – over de harmonisering van het aanbod en over de verbetering – cruciaal voor de spoorwegen – van de aansluitingen met het oog op het verkorten van de reistijden en om beter te beantwoorden aan het woon-werkverkeer.

Dat overleg is gesitueerd op een aantal niveaus. Er is het managementniveau. Daar bestaat eerst en vooral een Executief Comité van de Ministers van Mobiliteit. Dat comité is belast met de betere coördinatie van het openbaar vervoer en met de opvolging van het investeringsplan van de NMBS-groep. Dit comité is echter niet meer bijeengekomen sinds de Federale Regering in lopende zaken is overgegaan. Dat is dus al een tijdje geleden. *(Opmerkingen. Gelach)*

Ten tweede is er het Oriëntatiecomité, waarin de CEO's van alle openbaarvervoersmaatschappijen van België zitten. Dat comité brengt adviezen uit over alle maatregelen die de samenwerking met de regionale openbaarvervoersmaatschappijen beïnvloeden. Op dat niveau kun je beslissingen nemen in verband met de organisatie van het overleg op het management en kun je de operationele zaken bekijken.

Beleidsvragen die bij de bespreking van concrete projecten aan de orde komen, kunnen door het overleg worden gesteld aan het Oriëntatiecomité. Dat gebeurt onder andere over de afstemming van de dienstregelingen tussen De Lijn en de NMBS. Het Oriëntatiecomité is in 2010 bijeengekomen op 30 maart en 31 augustus. In 2011 is het comité al bijeengekomen op 17 januari. De kleinste dienstregelingswijziging bij de NMBS heeft trouwens een enorme impact op de aansluiting op het openbaar vervoer. Er moet daar dus goed worden overlegd, want als de trein een minuut vroeger of later komt, heb je automatisch een effect op de bus, waardoor er een hele cascade in gang wordt gezet. Naar aanleiding van de laatste dienstregelingswijziging heb ik mij laten informeren, en het is voor De Lijn werkelijk een huzarenwerk om dat iedere keer weer georganiseerd te krijgen. Maar daar dient het overleg natuurlijk ook voor.

Dan zijn er ook overlegstructuren in het kader van GEN. Er kwam hier ook al uitgebreid aanbod dat die staan voor de samenwerking tussen de openbaarvervoersmaatschappijen.

Er is ook een zesmaandelijks overleg tussen de NMBS-Groep en De Lijn. Dat is het overleg tussen de centrale diensten. Dat overleg bespreekt de aanpassing van de dienstregelingen, de stationsomgevingen en de procedures voor spoorwegonderbreking. Daar hebben ook nog bijeenkomsten plaatsgevonden. De laatste dateert van 29 januari 2010. Het is opportuun om dat overleg dringend opnieuw samen te roepen. Het is naar aanleiding van deze vraag dat ik gezien heb dat er in 2011 nog geen hebben plaatsgevonden. De laatste vond nu ongeveer een jaar geleden plaats.

Er is ook specifiek overleg en afstemming tussen de verschillende openbaarvervoersmaatschappijen. Er zijn de provinciale vervoerscommissies (PVC's). Zij vormen het echte overlegforum waarin de onderlinge afstemming en aansluitingen van openbaar vervoeraanbod van de verschillende maatschappijen actief in een bepaalde provincie, worden besproken. Bij aanpassingen van dienstregelingen worden daar de nodige afspraken gemaakt zodat de aansluitingen worden verzekerd. De NMBS is dus de centrale partner in deze PVC's en moet daar uiteraard ook aanwezig zijn. Anders kun je niet weten hoe je dat op elkaar kunt afstemmen.

Er zijn ook specifiek Vlaamse overlegstructuren: gemeentelijke begeleidingscommissies, de openbaarvervoerscommissies en de provinciale auditcommissies. Die kent u, ze zijn hier ook al uitgebreid aan bod gekomen. De NMBS neemt deel aan de Vlaamse overlegstructuren met de mobiliteitspartners. Elke aanbodswijziging moet ook worden besproken – en zo komen we terug bij mijn voorstel tot vereenvoudiging – in zowel GBC als OVC.

Projecten die infrastructuurgebonden zijn, zoals busbanen, worden momenteel besproken in zowel de GBC als de PAC. U weet hoe die commissies werken. Afhankelijk van de impact van een project dat op de agenda van de GBC wordt gezet, neemt de NMBS deel aan de bespreking. Is de NMBS zelf betrokken partij, bijvoorbeeld als het gaat over de stationsomgeving, wordt ze systematisch uitgenodigd en moet ze ook aanwezig zijn. Doordat er steeds meer projecten zijn – denken we maar aan de stationsomgevingen, projecten waarvan de NMBS trekker is – moet de NMBS de facto naar veel meer GBC's komen. Dat is echt wel een knelpunt. De OVC beoordeelt de dossiers die door de GBC worden voorgelegd en behandelt ook een aantal openbaarvervoerge relateerde projecten of acties. De NMBS is ook hiervan vast lid. In concrete projecten staan ook vragen over de aansluitingen en de complementariteit van het aanbod centraal. Vooral op dat niveau wordt die complementariteit bekeken, waarbij ervoor wordt gezorgd dat een bus niet precies hetzelfde traject aflegt als een trein. Is dat wel zo, dan moet daar een specifieke reden voor zijn. Het is toch wel interessant die screening te laten doen. Het lijkt me immers zeer belangrijk dat we het bestaan van dergelijke dubbele trajecten vermijden. Ook zijn er de mogelijkheden voor informatieverstrekking aan de reizigers.

Dan is er de PAC zelf. Daar hebben we ook al over gediscussieerd. De NMBS wordt ook daarin weer uitgenodigd. We zitten daar met een veel te omslachtige werking. Er wordt vaak ook dubbel werk geleverd door GBC en OVC. Mijn eigen ervaring leert me dat de NMBS niet altijd partners met een volledig mandaat afvaardigt in de GBC en pas bij de PAC zwaar begint in te zetten. Dat is enorm frustrerend voor wie lokaal met projecten bezig is. Vandaar mijn voorstel. Er is nog wat werk aan de winkel om de geesten helemaal te doen rijpen. Het is mijn bedoeling in de toekomst het zwaartepunt bij de GBC's te leggen. Dat heeft wel een impact. Grote spelers moeten er dan voor zorgen dat ze voldoende mensen hebben om steeds als afgevaardigde te zetelen in de GBC's. Een andere beslissing nemen zou neerkomen op spelen met de tijd van de mensen die lokaal bezig zijn. Men moet zijn organisatie daarop enten. Voor de NMBS of de holding of voor diegenen die daarin zetelen zal het dus niet onbelangrijk zijn zich daar voldoende op te organiseren.

Ik heb het op 16 december al gezegd: het is absoluut mijn bedoeling om het gewijzigde decretale reglementskader met betrekking tot de procedures van PAC en de OVC tegen de zomer rond te hebben. Daarnet zei de voorzitter dat we hier niet zo veel decretaal werk hebben, maar dit komt er sowieso aan. Ik zou dat hier toch voor het reces willen voorleggen.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik dank u oprecht voor uw uitgebreide antwoord. U zult begrijpen dat ik een en ander nog wel eens zou willen nalezen. U hebt immers heel veel informatie gegeven. Uw antwoord is hoopgevend, maar tegelijk ook zeer ontgoochelend. Ik heb het natuurlijk over de ongelooflijk trage werking van de NMBS, die eigenlijk de werking hypothekeert van De Lijn en van het hele openbaarvervoernet waarnaar we streven. Dat ontgoochelt me. Het is geen uitstel van twee à drie maanden, het is meteen een uitstel van twee jaar. Dat is natuurlijk niet niets. In uw beleidsnota stelt u te streven naar een fijnmazig openbaarvervoernet. We proberen daarnaar te streven, samen met De Lijn en de NMBS. Dan gaat het over eind 2013. In deze legislatuur zal er al niet veel meer gebeuren met betrekking tot het op elkaar afstemmen van het vervoeraanbod van trein, bus en tram. Dat is heel jammer. Dat bedoel ik met het ontgoochelende van het antwoord. Dat is dus zeker niet tegen u gericht.

Hoopgevend is dan weer dat alleszins De Lijn volop bezig is met de voorbereiding van die deelname aan dat nieuwe vervoersconcept. Het spreekt in het voordeel van de Vlaamse Vervoermaatschappij dat ze daar volop mee bezig is. Maar goed, een ketting is maar zo sterk als zijn zwakste schakel. In dit geval is die zwakste schakel de NMBS, die de hele boel hypothekeert en vertraagt. Voor het overige wil ik uw antwoord nog eens helemaal lezen op een rustig rijdstip, en daarover eventueel nog verdere vragen stellen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Bart Van Malderen tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, over duurzame offshore windmolenparken - 1057 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, geachte leden, het is een genoegen om eens te mogen binnenwaaien in deze commissie, en dat met een vraag over windenergie, meer bepaald over de duurzame exploitatie van offshore windmolenparken. In de Noordzee worden steeds meer van dergelijke parken geplaatst. Er worden ook meer vergunningen verstrekt. Natuurlijk zullen al die installaties in de toekomst moeten worden onderhouden, vervangen, herbouwd en dergelijke meer. Het is mijn overtuiging dat op die manier op termijn een nieuwe sector zou kunnen ontstaan, die nogal wat banen en economische return kan genereren.

Er is geen enkele natuurwet die stelt dat die activiteiten in de toekomst zullen worden verricht vanuit Vlaamse havens en door Vlaamse operatoren. Er is een heel grote kans dat ook buitenlandse bedrijven en havens uit de buurlanden, deze lucratieve markt zullen zien liggen en er zich ook op zullen bewegen. Voor de toekomst betekent dit een grote inzet voor de Belgische of Vlaamse economie en de Vlaamse arbeidsmarkt.

Vlaanderen onderkent dat blijkbaar wel, want onlangs werd bijna 5 miljoen euro vrijgemaakt voor industrieel onderzoek over windenergie op zee. Dat moet leiden tot modellen die een zo duurzaam mogelijk gebruik van de bestaande exploitaties mogelijk maken. Er zijn verschillende partners die zich op het terrein hebben begeven.

Er is het project Flanders Marine, waarin verschillende stakeholders zoals het regionaal sociaal-economisch overlegcomité (RESOC) Oostende, de provinciale ontwikkelingsmaatschappij (POM) West-Vlaanderen, het Innovatiecentrum West-Vlaanderen, de haven van Oostende, het Vlaams netwerk van ondernemingen (Voka) en Baggerwerken Decloedt, hebben samengewerkt om een cluster te maken en om hun kenniscentra en bedrijven te bundelen. Er is het Maritiem Instituut Mercator in Oostende, dat blijkbaar uit zijn voegen barst. En er is Flanders Port. Ik heb er al een tijdje niets meer over gehoord, vandaar dat ik zeker wou vermelden dat het de samenwerking tussen de vier Vlaamse havens wil stimuleren.

Met dat uitgangspunt in het achterhoofd heb ik de volgende vragen opgesteld. Ik had ze ook graag gesteld aan de minister-president, die bevoegd is voor economie, want ze zijn nogal economisch geïnspireerd.

Welke rol ziet u voor Flanders Port Area (FPA) in deze problematiek? Is er een rol? Acht u het zinvol om een samenwerking aan te gaan met de cluster Flanders Marine? Ziet u opportuniteiten voor andere zinvolle samenwerkingen? Acht u het zinvol om daarin zelf een coördinerende rol op te nemen? Welke initiatieven zijn er mogelijk op korte termijn? En vooral: hoe kunnen we ervoor zorgen dat we gunstige vestigingsvoorwaarden creëren voor deze in de toekomst toch belangrijke industriële en dienstverleningsactiviteiten?

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, ik waardeer de vraag van de collega en de inspanningen die hij zich ter zake wil getroosten voor duurzame offshore windmolenparken. Hij is met zijn vraag ook van harte welkom in de commissie Energie, waar zijn partijgenote en minister misschien de nodige antwoorden kan verstrekken over de filosofie erachter.

Ik wil hem volgen als hij vraagt naar samenwerkingsverbanden en het mee organiseren daarvan, maar ik volg hem niet wanneer hij Flanders Port daarin wil betrekken. Ik zeg het u eerlijk, minister, ik ben een koele minnaar van het hele idee van Flanders Port. Ik weet dat Flanders Port in het leven werd geroepen om de concurrentienadelen die sommige havens zouden kunnen ondervinden, uit te vlakken, maar uit mijn jarenlange ervaring heb ik geleerd dat de havens in Vlaanderen elkaar vinden en dat ze de niches zoeken waar anderen niet operationeel zijn. Daarom noemen wij Gent een ‘friendly port’, want ze laat na om ons, Antwerpen en Zeebrugge, hard te beconcurreren.

Minister, als u zou blijven geloven in de constructie van Flanders Port, dan kan die instelling zich enkel bezighouden met logistieke aangelegenheden en niet met energiebeleid. Elke haven voert weliswaar een energiebeleid, een duurzaam energiebeleid. In mijn eigen haven heeft dat geleid tot het afbouwen van het distributienet omdat het niet langer compatibel was met de ambities als producent van groene energie – en u weet dat het produceren van groene energie geen vanzelfsprekendheid is volgens de nieuwe filosofie die we ter zake huldigen. Zowel Antwerpen als Gent doen dat. Ik heb vorige week Gent bezocht en daar heb ik heel mooie groene-energieprojecten gezien. Elke haven heeft de ambitie om ter zake werkzaam te zijn, maar dat moet niet geconstitueerd worden in Flanders Port.

De voorzitter: De heer van Rouveroy heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroy: Voorzitter, minister, ik ben wel een ‘believer’ van Flanders Port Area, weze het dat de naam mag veranderen in Flanders Area of Ports. Dat lijkt een woordspelletje, maar is het niet, daardoor wordt de zelfstandigheid van de havens iets meer benadrukt, wat aansluit bij de wensen van de heer Penris.

De vraag van de heer Van Malderen is terecht. Ik vind dat Flanders Port wel een rol op zich kan nemen en ik ben benieuwd naar het antwoord van de minister. De heer Van Malderen merkte terloops op dat hij er de laatste maanden niet veel meer over had gehoord. Ik vind dat ook: het is bijzonder rustig rond Flanders Port Area, het is verdacht stil, ik denk dat we daar dringend iets aan moeten doen, en dat kunt u bij dezen goedmaken, minister.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, dames en heren, wat Flanders Port Area betreft, kan ik u bevestigen dat de havens zelf geloven in het nut ervan. Voor mij is die structuur niet nuttig als de havens er niet zelf in geloven. We hebben afgebakend waarrond er wordt gewerkt. Binnenkort is er de Vlaamse Havendag en er zijn een aantal papers in opmaak. Heel recent waren er ook missies. Ik noteer het verlangen van een paar mensen hier om er wat meer mee in de grote publiciteit te komen. Ik zal me met plezier van deze opdracht kwijten.

Het is belangrijk dat we rond gezamenlijke thema’s gezamenlijke doorbraken proberen te realiseren. Een aantal zijn federaal, een aantal zijn heel erg Vlaams, bijvoorbeeld het vergroten van het draagvlak. Er is trouwens al een heel interessante uitwisseling van informatie tussen de havens onderling gebeurd.

De vraag over de offshore windmolenparken is voor mij een totaal ander verhaal. Ik ben er niet zo van overtuigd dat FPA het juiste forum is om de grote coördinator te spelen. Ik zal dit straks verduidelijken. U weet dat de uitbouw van de offshore windmolenparken past in het behalen van de normen voor energie uit hernieuwbare energiebronnen tegen 2010. Het is een federale bevoegdheid. De federale overheid heeft om de Europese normen te kunnen halen, een procedure uitgewerkt voor het verkrijgen van een vergunning en een concessie voor het uitbaten van een windmolenpark op zee. De verlening van de milieuvergunning en de

concessie gebeurt door de Commissie voor de Regulering van de Elektriciteit en het Gas (CREG).

Deze federale bevoegdheid beïnvloedt in ruime mate de Vlaamse bevoegdheden op zee, zoals het verkeer van en naar de Vlaamse havens. Er mag geen windmolen komen waar de schepen veel passeren, dat is niet onbelangrijk. De federale bevoegdheid beïnvloedt het begeleiden van de scheepvaart, het beloodsingproces, de baggerwerkzaamheden en de zeevisserij.

Door de interactie met de Vlaamse bevoegdheden op zee, werd dit door de Vlaamse diensten binnen de structuur Kustwacht aangekaart – Jacques D'Havé heeft er ook net naar verwezen – waar de bevoegde federale en gewestelijke diensten samenzitten. De bespreking binnen de structuur Kustwacht heeft geleid tot een aanpassing van het koninklijk besluit van 20 december 2000 betreffende de domeinconcessie. Op grond van deze wijziging moeten de Vlaamse betrokken diensten bij de vergunningverlening worden betrokken en hebben ze een adviesbevoegdheid. Iedereen is erbij betrokken.

Deze adviesbevoegdheid heeft zowel betrekking op de vergunningverlening voor het windmolenpark en de domeinconcessie voor het windmolenpark als op de vergunning voor de kabel, en wordt gecoördineerd vanuit het beleidsdomein Mobiliteit en Openbare Werken (MOW).

Met Flanders Port Area stimuleert de Vlaamse overheid de samenwerking tussen de vier Vlaamse havens. Via overleg nemen zij gezamenlijke initiatieven die een meerwaarde kunnen betekenen; die krijgen daarbij prioriteit. Voor Flanders Port Area wordt gewerkt rond drie cruciale doelstellingen: verstevigen van het maatschappelijk draagvlak, verankeren van de havens in de logistieke netwerken en versterken van de concurrentiepositie van de Vlaamse havens.

Ik heb er geen moeite mee om dat voor te leggen aan mijn stuurgroep Flanders Port Area. Belangrijk voor mij is dat het beleid gecoördineerd wordt geadviseerd. Momenteel is er wel een rol weggelegd voor de Vlaamse overheid in het windmolendossier, maar niet vanuit Flanders Port Area. De structuur Kustwacht en de stuurgroep moeten daar positief en georganiseerd naar kijken.

Flanders Marine is een initiatief dat is opgestart om de kenniscentra en bedrijven te bundelen. Vlaanderen kent een vrij grote concentratie aan knowhow en bedrijvigheid rond de maritieme wetenschappen en technologie. Er is momenteel geen link tussen de Vlaamse coördinerende adviesfunctie inzake windmolens en Flanders Marine.

Binnen Vlaanderen verloopt de advisering van de federale overheid op een gecoördineerde manier, in die zin dat er één advies wordt afgeleverd door alle betrokken Vlaamse diensten of door de Vlaamse Regering. Een verdere coördinerende rol is op dit moment niet aan de orde, tenzij u met uw vraag het draagvlak voor de windmolenparken wou versterken. Dat is iets helemaal anders dan de gecoördineerde aanpak van zo'n dossier.

Had u het over de vestigingsvoorwaarden op zee? (*Opmerkingen van de heer Bart Van Malderen*)

Oh, maar dat is iets anders! Ik heb het hier natuurlijk over de offshore windmolenparken.

Momenteel wordt op de zee aanspraak gemaakt vanuit verschillende sectoren: scheepvaart, natuur, defensie, visserij en energie. Inzake de lokalisatie en operationalisering van windmolens op zee, moet men rekening houden met de interferentie tussen alle Vlaamse bevoegdheden op zee. Er is gigantisch veel activiteit op die zee, we moeten dat allemaal heel voorzichtig aanpakken. Ik kan u nog melden dat de PMV bijzonder actief meewerkt aan de realisatie van windmolens op zee, onder meer via de participatie in Belwind en Electrawinds. De PMV ondersteunt ook nog via een participatie in het Renewable Energy Base Oostende (Rebo) de ontwikkeling van infrastructuur in onze havens om de ontwikkelingen van de windmolenparken mogelijk te maken.

Ik heb me helemaal toegespitst op de zeewindmolens, maar dat is nu blijkbaar niet waar u het over had in uw vraag.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, ik wil de verantwoordelijkheid daarvoor volledig op mij nemen. Als ik mijn vraag nu herlees, besef ik dat het moeilijk was om het onderwerp eruit te halen. Het was mij vooral te doen om de nichemarkt die ontstaat of zal ontstaan op het moment dat het aantal parken gerealiseerd is. Het kader dat u schetst, is zeer correct.

Er gebeurt van alles. Het uniek advies bijvoorbeeld is een stap voorwaarts. Dat zouden we ook bij veel andere vergunningentrajecten moeten nastreven.

De bestaande en geplande windmolenparken zullen onderhouden moeten worden. We hebben bedrijven die op dat vlak actief zijn. Dat zijn vaak spin-offs van baggerbedrijven. Kijk naar het lijstje van Flanders Marine. Daar zitten baggerbedrijven bij. Zij pleiten voor een soort economische biotoop in Vlaanderen die toelaat om vanuit Vlaamse havens die parken te onderhouden. We zouden dan ook – waarom niet? – Franse en Nederlandse parken kunnen onderhouden. In baggeren zijn er twee landen goed, dat zijn Vlaanderen en Nederland. Als we dat niet in handen nemen, kunnen we ervan op aan dat de Nederlanders dat bij ons zullen komen doen. Dat is mijn bezorgdheid. Maar ik begrijp dat dat niet zo duidelijk bleek uit mijn vraag. Kunnen we afspreken dat ik vooralsnog een antwoord krijg op de vraag wat we kunnen doen om de nichemarkt effectief te realiseren?

Minister Hilde Crevits: Ik heb nog twee dingen. U zegt dat we moeten zorgen dat er voldoende scholing is. Dat is iets wat Flanders Port Area aangaat en wat ze momenteel aan het ontwikkelen zijn. Dat is absoluut juist.

U vraagt hoe we de nichemarkt kunnen stimuleren. Als ik het goed begrijp, dan gaat het over het onderhoud van windmolens op zee. Ik heb net gesteld dat het heel belangrijk is dat we in de Vlaamse havens ook in voldoende harde infrastructuur voorzien om toe te laten dat het onderhoud zal gebeuren. Er worden dus wel initiatieven genomen, maar meer kan ik daar nu niet over zeggen.

De heer Sas van Rouveroij: Ik heb toch nog één bedenking. Minister, ik had het ook zo begrepen zoals u het had begrepen. Als ik het nu goed begrijp zoals de heer Martens het had bedoeld, dan begin ik mij wel af te vragen of Flanders Port...

Minister Hilde Crevits: Dat is net wat ik zeg. Het gaat over opleiding en hoe je het organiseert. Alle havens zijn nu ook bezig met een duurzaam plan. De tweede pijler is duurzame havens inbedden in Vlaanderen. Er is één haven die er in de toekomst absoluut haar corebusiness van wil maken. Het zijn zaken die geweten zijn en waar ook aan gewerkt wordt. Ook binnen Flanders Port Area wordt erover gedebatteerd.

De visie is nog niet helemaal rond. We weten nog niet wat we waar zullen doen, maar het is evident dat er verder aan gewerkt moet worden. Daar heb ik geen probleem mee, maar ik had echt verstaan dat u vond dat Flanders Port Area een rol had in het locatiebeleid en het vergunningenbeleid van windmolenparken op zee. Dat lijkt me niet opportuun. Ik ben blij dat u dat ook bevestigt. Af en toe moet er worden bijgestuurd om na te gaan of we respect hebben voor alle activiteiten die op zee gebeuren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de hervorming van de rijopleiding - 1078 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het project Start to Drive en een toekomstvisie inzake de praktische rijopleiding - 1092 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Voorzitter, minister, collega's, overal duiken de borden rond 'Zero slachtoffers' en verkeersveiligheid op. Voor die verkeersveiligheid hebben we sterke en ambitieuze doelstellingen. Minister, ik weet dat u zelf ook heel erg bekommerd bent om die verkeersveiligheid, u zult dus wel een goed antwoord formuleren op mijn vraag over de hervorming van de rijopleiding.

Uit een rondetafel 'De rijopleiding in Vlaanderen' van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) blijkt onder andere dat, om de ongevallencijfers in Vlaanderen te doen dalen, de rijopleiding dringend hervormd moet worden. Kandidaat-bestuurders moeten een professionele basisopleiding krijgen via een rijschool en langer oefenen met een vaste begeleider. Zowel de rijopleiding als het praktijkexamen zouden aangepast moeten worden en de begeleiders zouden extra ondersteuning moeten krijgen.

Vanuit Europa werden al verschillende onderzoeken en studies uitgevoerd waaruit onder andere blijkt dat de rijopleiding een grote invloed heeft op de verkeersveiligheid. Steeds meer landen hervormen de rijopleiding en landen met een langere en gefaseerde rijopleiding blijken minder verkeersdoden te hebben. Zo geven Zweden, Finland, Nederland en Oostenrijk duidelijk het goede voorbeeld. België is het enige land waar een kandidaat-chauffeur zonder enige vorm van examen afgelegd te hebben, toch alleen kan rijden en het enige land waar een begeleider iemand kan leren rijden zonder daarvoor enige vorm van opleiding te hebben gevolgd. Verkeersveiligheid moet primeren. Indien hiertoe verbetering van de rijopleiding kan bijdragen, dan dringt een aanpassing zich op.

Minister, in de beleidsnota Mobiliteit 2009-2014 lezen we dat u wilt werken aan een opleidingsmethode 'rijopleiding in stappen', waarbij de huidige fasering van gebruiksrecht van het rijbewijs zal verbeteren. Hoe ver staat het ondertussen met de ontwikkeling van die opleidingsmethode? Wanneer kunnen hiervan de contouren kenbaar gemaakt worden? Wat zal de methode juist omvatten?

Onderschrijft u de conclusie dat een hervorming van de rijopleiding kan zorgen voor een daling van het aantal verkeersdoden? Hoe zult u hierop inspelen? Werden al stappen ondernomen om te komen tot een uitgebreide hervorming van de rijopleiding? Zo ja, wat is de huidige stand van zaken? Zijn er nog overlegmomenten gepland rond de hervorming van de rijopleiding zoals de rondetafel van de VSV? Wie wordt hierbij betrokken?

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, minister, collega's, enkele jaren geleden ging Rijbewijs op School van start, waardoor alle leerlingen uit het secundair onderwijs de mogelijkheid hebben gekregen om het theoretische rijexamen gratis af te leggen en om op de schoolbanken een gratis opleiding te volgen. In 2009 is er een proefproject gestart om ook de praktische rijopleiding een boost te geven. Start to Drive combineert de voordelen van de professionele rijopleiding en de rijopleiding via vrije begeleiding. Via Start to Drive kregen de kandidaat-bestuurders en hun begeleiders professionele hulp bij de start van de rijopleiding. Minister, in de beleidsnota opperde u om het project te evalueren en op basis van de evaluatie te beslissen over de voortzetting of aanpassing van de rijopleiding.

Op 21 januari 2011 organiseerde de Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) een rondetafel over de rijopleiding. Er werd ook dieper ingegaan op de toekomst van de rijopleiding in Vlaanderen in het algemeen en op Start to Drive. De evaluatie blijkt bijzonder positief. Het slaagpercentage van het proefproject Start to Drive lag op 70 procent, wat toch 20 procent meer is dan de reguliere manier.

Minister, het project heeft veel voordelen en kwaliteiten. In een opiniestuk in De Standaard van november 2006 geeft u terecht aan dat een attitudeverandering bij de automobilist noodzakelijk is. De rijopleiding vormt een belangrijke hefboom om hieraan te werken.

Minister, de evaluatie op de rondetafel van 21 januari blijkt zeer positief. Welke conclusies verbindt u daar zelf aan? Welke stappen zullen worden ondernomen in het kader van de praktische rijopleiding? Wat zou een volledige uitrol van het project Start to Drive naar alle jonge kandidaat-bestuurders budgettair voor de Vlaamse overheid betekenen? Wat is de precieze stand van zaken met betrekking tot uw beleidsvoornemen om een opleidingsmethode Rijopleiding in Stappen (RIS) uit te werken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De rijopleiding past volledig in een visie levenslang leren. Het is niet omdat je op een bepaalde dag je rijbewijs haalt, dat je niet permanent of levenslang je rijstijl kunt bijscholen. Het is ook belangrijk om bijzondere aandacht te besteden aan jonge, onervaren bestuurders, omdat uit ongevallengegevens blijkt dat ze een heel belangrijke risicogroep vormen.

De aandacht voor verkeers- en mobiliteitseducatie start in het basisonderwijs. Dat hoort zeker in even grote mate thuis in het secundair onderwijs omdat de meeste jongeren er op een nieuwe manier in contact komen met verkeerseducatie, zeker als ze het theoretisch en praktisch examen moeten afleggen voor het behalen van een rijbewijs voor bromfiets, motorfiets of auto. Met een zoon van 18 en een dochter van 16 ben ik al ervaringsdeskundige.

Met het project Rijbewijs op School in Vlaanderen is een bijkomende stap gezet in de invulling van de verkeers- en mobiliteitseducatie in het secundair onderwijs. De bedoeling is om niet alleen de louter theoretische kennis, die vereist is voor het behalen van het rijbewijs over te brengen, maar ook om een katalysator te zijn in het uitbouwen van een goede attitudevorming over wat veilig verkeersgedrag en duurzaam mobiliteitsgedrag is. Andere projecten zoals de Mobibus en Slimme Mobiele Scholen (SMS) leveren ook een bijdrage.

Aansluitend wordt via het proefproject Start to Drive onderzocht hoe vorm kan worden gegeven aan een model van praktische rijopleiding die zowel het aspect begeleiding, in combinatie met professionele en vrije begeleiding, als het aspect gradueel leren en valideren omvat. Ook het natraject, na het behalen van het rijbewijs, is van belang om te blijven bijscholen. Als je je rijbewijs hebt behaald, moet je de eerste gevaarlijke periode overbruggen. De beginnende bestuurder heeft dan een rijopleiding afgewerkt en heeft zijn rijbewijs behaald. Dan moet de ervaring kunnen worden opgebouwd.

Met het project On the Road werd in Vlaanderen op vrijwillige basis reeds gestart met het aanbieden van een vervolmakingscursus, want een verplichte rijopleiding in stappen kan op dit moment enkel binnen het huidige federale wetgevende kader worden geregeld. Het project On the Road is een rijvaardigheidskursus voor jonge beginnende bestuurders gericht op het aanleren en verbeteren van preventief rijgedrag. Op die manier werken we aan een rijopleiding in stappen, waarbinnen de rijopleiding in de enge zin is ingebed. Je hebt je rijopleiding om je rijbewijs te halen, maar dan kun je nog een natraject volgen.

Met het project Mobius, waarin senioren worden benaderd die hun kennis en kunde van en in het verkeer wensen op te frissen en bij te schaven, is het de bedoeling dit op lange termijn bij te sturen.

De rondetafel over de rijopleiding, georganiseerd door de Vlaamse Stichting Verkeerskunde op 21 januari 2011, was een stap in dit proces om tot nieuwe en betere vormen van een rijopleiding in stappen te komen. Het was een stap in de consensusvorming op Vlaams niveau, samen met de sector van de rij scholen en de examencentra, hoe de rijopleiding dient te evolueren.

De praktische rijopleiding is vooralsnog een federale bevoegdheid. Concrete voorstellen van wetgevend initiatief om deze praktische rijopleiding aan te passen zijn er nog niet. Daardoor kan ik geen datum voor een nieuwe opleiding voorstellen. Het is moeilijk om die vandaag te lanceren omdat ik er niet over kan beslissen.

Ook hoe de nieuwe opleiding eruit zal zien, kan ik nog niet schetsen. Wel lijkt het me aannemelijk dat documenten zoals leerdoelen rijopleiding die ontwikkeld zijn in ons proefproject Start to Drive, ook richtinggevend kunnen zijn. Het is opportuun dat alle ervaring die we hebben opgedaan, wordt overgemaakt.

Vertrekkend vanuit een aantal doelstellingen werden hierin de verschillende inhoudelijke vragen van een praktisch rijopleidingstraject en de wijze waarop daarmee rekening moet worden gehouden in de examinering, concreet vormgegeven.

De conclusies van de rondetafel zijn gebaseerd op de door professor Pauwels uitgevoerde evaluatie van dat proefproject Start to Drive. Hij heeft een analyse gemaakt van de gegevens van de deelnemers die het volledige traject hebben doorlopen tot en met het praktische rijexamen. Dat waren 345 op 4000 deelnemers. Van die groep van 345 deelnemers slaagden er uiteindelijk 242 op het praktijkexamen. Dat is 70 procent.

Die 70 procent ligt significant hoger dan het slaagpercentage van diegenen die buiten dat project aan het rijexamen deelnemen. We kunnen dus sowieso concluderen dat er een effect is door die opleiding Start to Drive.

Dat zijn de eerste cijfers. Het gaat hier over 8,6 procent van het totaal aantal deelnemers. We kunnen wel stellen dat de opleiding werkt, althans op het niveau van het verwerven van voldoende rijvaardigheden om te slagen in het praktisch rijexamen.

Wij beschikken nog maar over een deel van de gegevens. Het is de bedoeling verder te monitoren tot op het einde van de periode waarbinnen de deelnemende kandidaten hun praktisch rijexamen kunnen afleggen. Dat is tot eind 2012. Het is belangrijk dat we stapsgewijs de resultaten verder monitoren zodra we opnieuw een significant pakket resultaten hebben.

De huidige consensusvorming tussen alle actoren in de sector met het oog op een ideale rijopleiding ligt geheel in de lijn van de groeiende Europese aandacht op het vlak van de rijopleiding. In 2009 heeft de Europese Commissie een consultatie betreffende 'Driver training and traffic safety education' gehouden. Doelstelling was een kader te verschaffen om verdere richtlijnen en aanbevelingen te kunnen definiëren voor een efficiënte rijopleiding en verkeersveiligheidseducatie in de Europese Unie.

Ook op overlegfora zoals de Federale Commissie voor de Verkeersveiligheid waarin de gewesten vertegenwoordigd zijn, vinden deze elementen steeds meer ingang.

Mevrouw Smaers, het spreekt voor zich dat de Vlaamse Stichting Verkeerskunde met alle actoren, met name de rij scholen, de erkende rijinstructeurs en de officiële examencentra, op regelmatige tijdstippen blijft overleggen. Na de rondetafel van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde zijn er op korte termijn geen formele grootschalige overlegmomenten meer gepland, maar er zou wel nog overlegd worden.

Mijnheer D'Hulster, u vraagt hoeveel het zou kosten om Start to Drive naar alle jonge kandidaat-bestuurders uit te breiden. In het projectmodel Start to Drive zijn in de kostprijs van 211 euro per deelnemer een aantal elementen vervat: een infoavond plus twee uur basisopleiding door een professionele rijinstructeur voor de kandidaat en zijn begeleider, een

logboek waarin door middel van een gestructureerde opleiding de verschillende leerstappen zijn vervat die met de vaste begeleider doorlopen worden, een proefexamen bij het examencentrum en het officiële praktijkexamen.

De Vlaamse Stichting Verkeerskunde heeft berekend wat het zou kosten als dit zou worden uitgerold over heel Vlaanderen. Dit betekent jaarlijks circa 46.000 leerlingen vermenigvuldigd met 211 euro. Dat is jaarlijks 9,7 miljoen euro. Daarin zitten de werkingskosten niet vervat. Het gaat dan over de opvolging van de projectwebsite, de verzending van de waardebonnen enzovoort. Het zou dus wellicht gaan om ruim 10 miljoen euro indien we dat zouden overwegen.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Het is een redelijk succesvol project. Ik hoop dat we daarmee door kunnen gaan. Gezien de middelen die nodig zijn om dit project helemaal uit te rollen, neem ik aan dat we de volgende jaren nog veel vragen moeten stellen over de verkeersveiligheid en over het project Start te Drive. Misschien komen er dan wel middelen vrij.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, 10 miljoen euro is geen kleine som geld. Als ik die erbij zou krijgen op mijn begroting in Mortsel, zou ik tevreden zijn. Als daar echter jaarlijks zo'n groot aantal chauffeurs op een goede manier het verkeer mee kan worden ingestuurd, dan is dat toch niet slecht besteed. Ik vind het een heel mooi project. Ik vind het goed dat u dat verder wilt opvolgen tot eind 2012. Het is een goed voorbeeld van hoe de Vlaamse overheid haar bevoegdheden kan uitputten. Dat is een kleine voorsprong op wat er misschien ook zal komen op het vlak van rijopleiding. Op federaal vlak zit dit dossier een beetje vast. Het is spijtig dat dit een opleiding is die eigenlijk niet resulteert in een examen dat daarop is afgestemd. De opleiding die men krijgt en het examen dat men aflegt zijn andere criteria waarop wordt afgemeten. Dat is bijzonder jammer, zeker als het over verkeersveiligheid gaat.

Minister Hilde Crevits: 10 miljoen euro is natuurlijk veel geld. Voor men zo'n beslissing kan nemen, is het elementair dat het project volledig is afgewerkt en uitgerold. We moeten de resultaten hebben van alle mensen die deelnemen.

Mevrouw Smaers, het is helemaal niet zo dat we tot dan stilzitten. Toen ik in 2009 aantrad, was de eerste vaststelling dat men denkt dat tieners geschikt worden bevonden om zich op alle mogelijke manieren te bewegen in het verkeer. Daarom heeft de Stichting Verkeerskunde vorig jaar interessante pakketten ontwikkeld om in de humaniora's een betere verkeerseducatie te geven: niet met de auto, maar met fietsen en bromfietsen. Ik vond het ook vreemd: je krijgt een opleiding in de lagere school en dan niets meer tot de auto daar plots is. Maar ondertussen moeten tieners zich in de stad tussen trams en auto's bewegen. Die Slimme Mobiele Scholen zijn pakketten op maat van een school waar heel veel leerlingen, die een opleiding van hun vader of opa hebben gekregen, met de vespa komen. Die kunnen daar extra op focussen. In afwachting van de uitrol moeten we er vooral over waken dat er ook in het secundair onderwijs voldoende aandacht is voor verkeerseducatie. Er gebeuren ook heel veel ongevallen met tieners die nog niet met de auto kunnen rijden. We hebben deze week trouwens nog een bijzonder pijnlijk en smartelijk ongeval meegemaakt. Het is heel belangrijk om die weerbaarheid daar te vergroten. Daarin investeren wij ook middelen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over LijnCom nv - 1122 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: In het rekeningenboek 2009 heeft het Rekenhof bijzondere aandacht geschonken aan de financiële transparantie van een dochteronderneming van De Lijn, de nv LijnCom. Op 7 juli 2006 machtigde de Vlaamse Regering De Lijn een dochtermaatschappij op te richten voor de toekomstige reclamevoering. De Lijn richtte op 14 augustus 2006 de nv LijnCom op. De Lijn bezit alle aandelen, op één aandeel na, dat het Vlaamse Gewest aanhoudt. De nv LijnCom nam het personeel over van de nv Streep, u welbekend, die voordien de reclamevoering in concessie had.

In 2007 keurden de raden van bestuur van de nv LijnCom en de De Lijn een protocol goed. Daarin werd afgesproken dat als tegenprestatie voor de nagenoeg exclusieve reclameregierchten, nv LijnCom in totaal 95 procent van het totale jaarlijkse reclamesaldo moet aanwenden, provisioneren of reserveren voor projectdiensten ten voordele van De Lijn. Na aftrek van de 15 procent roerende voorheffing, komt die concessievergoeding volgens het protocol uiteindelijk op 80,75 procent van het totale jaarlijkse reclamesaldo. Artikel 1 van het protocol omschrijft de bovenbedoelde projectdiensten als bijvoorbeeld het Retibosysteem en de communicatie aan de reizigers, de duurzame mobiliteit of de eventueel aan De Lijn opgedragen initiatieven van maatschappelijk nut. Het protocol verduidelijkt dat het in het bijzonder gaat om projecten of werken met het oog op de verbetering en uitbouw van de halteaccommodatie van De Lijn, de dynamische reizigersinformatie en de communicatie met de aandeelhouders.

Op 17 oktober 2007 besliste de raad van bestuur van de nv LijnCom eenparig om van de opbrengsten voor 2007 en 2008 5 miljoen euro te besteden aan projectdiensten voor De Lijn. Men heeft toen gekozen voor de levering, plaatsing en indienststelling van realtime informatieborden en de ontwikkeling van nieuwe toepassingen voor de ontsluiting van realtime reisinformatie. De borden zijn een gezamenlijke investering van De Lijn en nv LijnCom. De raming van de totale investering over verschillende jaren bedraagt ongeveer 13,7 miljoen euro. Daarvan zou nv LijnCom 7,5 miljoen euro financieren.

Voor de plaatsing van informatieborden aan driehonderd hoofdhaltten raadpleegde De Lijn de markt. De raad van bestuur van De Lijn besprak op 15 oktober 2008 een voorstel van toewijzing en de raad van bestuur van nv LijnCom besliste over de definitieve toewijzing op 17 oktober 2008. Op heden zou het volledige bedrag aanbesteed zijn. De uitvoering van het project loopt echter vertraging op. In Leuven zijn er aan heel wat halten al een hele tijd van die borden geplaatst, maar ze werken niet.

Dat De Lijn de projecten volledig opvolgt en de vorderingsstaten goedkeurt, verhoogt de transparantie van de projectdiensten. Dat zegt ook het Rekenhof. Op grond van de goedgekeurde vorderingsstaat factureert de aannemer de nv LijnCom, die de factuur betaalt. LijnCom factureert dan de investering door aan De Lijn, maar die betaalt eigenlijk niet. Ik zal dat meteen verduidelijken. De nv fungeert zodoende louter als tussenpersoon. Deze werkwijze zorgt voor een overbodige administratieve belasting en is weinig efficiënt. Dat zegt ook het Rekenhof. Op 2 juni 2010 besliste de raad van bestuur van De Lijn om de gelden van 2009 aan de nv LijnCom voor een geraamd bedrag van 495.000 euro aan projectdiensten te vragen en die aan te wenden om circa 1500 commerciële schuilhuisjes uit te rusten met een tweede infokader. Noch de concessievergoedingen, noch de doorgefactureerde investeringsprojecten worden betaald door respectievelijk de nv LijnCom en De Lijn. Zij vergelijken alleen de bedragen met elkaar. Eind oktober 2010 bestond er een aanzienlijk verschil tussen de totale gefactureerde concessievergoedingen en de ontvangen investeringsfacturen. Het verschil bedroeg meer dan 7 miljoen euro. Aangezien nog maar een klein gedeelte van het project werd uitgevoerd, zal het misschien nog wel een paar jaar duren voor de vergelijking

in evenwicht is. Tot dan reserveert de nv LijnCom de reclameopbrengsten. Het geld staat daar dus eigenlijk geparkeerd.

Het Rekenhof concludeert: “Aangezien concessievergoedingen en investeringsfacturen geen aanleiding geven tot daadwerkelijke betalingen, maar enkel vergeleken worden, en er nog maar een beperkt gedeelte van de projectdiensten is opgestart, zal het nog jaren duren voor de vergelijking in evenwicht is. Zolang reserveert de nv LijnCom het volledige bedrag van de reclameopbrengsten.”

Het Rekenhof doet de volgende aanbeveling: “De investering in projectdiensten kan het best volledig langs de VVM verlopen. Dat impliceert dat de nv LijnCom de reclameopbrengsten langs de concessievergoedingen transfereert naar de VVM.” Volgens het Rekenhof vervult nv LijnCom louter de rol van tussenpersoon bij de facturatie van de projectdiensten, wat een overbodige administratieve belasting meebrengt.

Minister, waarom is deze constructie tussen De Lijn en nv LijnCom zo opgezet? Wat zijn er de voordelen van? Bent u het eens met de conclusie en de aanbeveling van het Rekenhof? Zult u daar eventueel conclusies uit trekken? Waaraan is de vertraging in de uitvoering van het project realtime informatieborden te wijten? Is er op korte termijn verbetering in zicht?

Volgens het Rekenhof “boekte De Lijn de concessievergoeding samen met de roerende voorheffing op een correcte wijze in haar rekening.” Het Rekenhof is overwegend positief, dat wil ik toch even zeggen. “De VVM neemt de vergoedingen maar in het resultaat naarmate zij de investeringen afschrijft.” Hoe en in welke mate worden die opbrengsten opgenomen in de analytische exploitatierekening van De Lijn? Heeft die aanpak eventueel een negatieve invloed op de kostendekkingsgraad, berekend via de analytische exploitatierekening? Moet er geen precieze definitie van de berekening van de kostendekkingsgraad komen, gezien het belang ervan in de nieuwe beheersovereenkomst? In antwoord op een schriftelijke vraag van 2 september gaf u aan dat “mede in het kader van de nieuwe beheersovereenkomst een betere definitie van de kostendekkingsgraad (inclusief afschrijvingen kapitaalsubsidies) zal worden gegeven”.

De inkomsten voor De Lijn uit de nv LijnCom zakten van ruim 2.645.000 euro in 2008 tot ruim 2.078.000 euro in 2009. Hoeveel bedragen deze inkomsten in 2010? Ik weet niet of u daar al zicht op hebt. Indien het bedrag nog niet definitief bekend is, wil ik graag weten of die dalende trend in 2010 wordt doorgezet, of dat er weer een stijging van de inkomsten is. Het is toch belangrijk voor De Lijn dat LijnCom goed marcheert. Uiteindelijk worden er serieuze investeringen mee gedaan, die ten goede komen van de reizigers. Het gaat dan vooral over de communicatie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, ik heb me verdiept in een dossier, waarvan de oorsprong ligt in de periode dat ik wellicht nog Vlaams parlements lid was. Het is interessant, omdat we zo zien waarom iets wordt opgericht en wat de evolutie is.

Zoals u weet, heeft De Lijn de opdracht om het openbaar vervoer te organiseren en te exploiteren. Een semicommerciële randactiviteit, zoals het werven van reclame voor tram en bus, wordt via de dochteronderneming LijnCom georganiseerd. Dat is gebeurd omwille van de boekhoudkundige transparantie, specifieke competenties die nodig zijn en beroeps-karakteristieken die met deze activiteiten te maken hebben.

Naar aanleiding van de oprichting zijn er ook een aantal vragen gesteld door mijn voorgangers. De verslagen daarvan kunt u raadplegen in de notulen van het parlement. Ik denk niet dat ik alle redenen moet uiteenzetten waarom ze is opgericht.

Zeer interessant is wel de aanbeveling van het Rekenhof. Toen de constructie werd opgezet, heeft de inspecteur van Financiën een gunstig advies uitgebracht. Hij was het dus eens met deze optie. De protocolbepalingen hadden tot doel de financiële transparantie van de nv

LijnCom te garanderen. Het Rekenhof heeft geconcludeerd dat De Lijn en de nv LijnCom de protocolbepalingen over concessievergoedingen en de projectdiensten correct en transparant uitvoeren. Het Rekenhof heeft daar dus geen probleem mee.

Wel doet het Rekenhof een aanbeveling. Het Rekenhof stelt: “De investering in projectdiensten kan het best volledig langs de VVM verlopen. Dit impliceert dat LijnCom de reclameopbrengsten langs de concessievergoedingen transfereert naar de VVM.” Volgens het Rekenhof vervult nv LijnCom louter de rol van tussenpersoon bij de facturatie van de projectdiensten, wat een overbodige administratieve belasting mee zich meebrengt.

Indien er echter mogelijkheden zijn om de administratieve belasting weg te nemen, zonder de financiële transparantie in het gedrang te brengen, dan ben ik daar voorstander van. Ik heb aan De Lijn gevraagd om de pro's en contra's ten opzichte van het huidige systeem te vergelijken, en dat op zowel boekhoudkundig, statutair als fiscaal grondig te evalueren. Dan kunnen we nagaan of het inderdaad beter zou zijn te kiezen voor een ander systeem zonder dat de financiële transparantie in het gedrang wordt gebracht. Dat is voor mij nog altijd het meest elementaire. Het is transparant. Men zegt echter dat het veel eenvoudiger zou kunnen. Ik heb een brief geschreven aan de directeur-generaal om daarover een analyse te maken en te kijken of dat al dan niet kan.

Momenteel is het project realtime informatieborden in volle uitrol. De nieuwe geplaatste informatieborden in Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen worden stap per stap in dienst genomen. Ik heb navraag gedaan bij De Lijn en De Lijn bevestigde mij dat momenteel 66 procent van de geplaatste informatieborden operationeel is. Dat is niet voldoende. Het moet natuurlijk 100 procent zijn. Ik heb hierover uitleg gevraagd. De verklaring voor het percentage dat nog niet operationeel is, bestaat eruit dat voor sommige informatieborden nog in een voeding moet worden voorzien en dat in sommige gevallen nog tests lopen. In totaal zijn 115 borden operationeel, met name 43 borden in Oost-Vlaanderen, 26 borden in West-Vlaanderen en 46 borden in Antwerpen.

Er is wat vertraging opgelopen. De Lijn heeft hiervoor drie redenen opgegeven.

De eerste reden betreft de locatie van de borden. De Lijn heeft ervoor gekozen met een proefproject te werken. Op basis van de resultaten van het proefproject is in 2010 een definitieve selectie van 799 passagiersinformatieborden gemaakt. Gezien de complexiteit van het traject, is eerst een voortraject doorlopen.

De tweede reden betreft de kwaliteit van de data. Dit is uiteraard van groot belang. Om de datakwaliteit te garanderen, moeten tests worden uitgewerkt en aanpassingen worden doorgevoerd. De data waarop het realtime informatiesysteem is gebaseerd, zijn afkomstig van verschillende bronnen. Toen de data zijn aangemaakt, is gebleken dat uiteindelijk een aantal foute gegevens op de borden waren terechtgekomen. Het is een vreselijke bedoening gebleken uit te vissen waar nu precies de fout zat. Die gegevens komen van overal. Als het resultaat fout is, moet worden gezocht waar die fout net zit. Het gaat om verschillende databronnen en –transporten via media zoals radiocommunicatie. Ondertussen is de fout gevonden. Het probleem zou van de baan zijn. Dit heeft echter tijd in beslag genomen.

De derde reden betreft de goedkeuringen. Voor een bord kan worden geplaatst, moet eerst een traject van goedkeuringen worden doorlopen. Het gemeentebestuur moet dit goedkeuren. Vaak komen die borden terecht op plaatsen die eigendom van de gemeente zijn. De elektriciteitsvoorzieningen moeten worden aangelegd. Dit kost allemaal wat tijd.

Er zijn geen redenen om aan te nemen dat dit percentage 66 procent zou blijven. Dit moet 100 procent worden. Er zijn vertragingen en knelpunten. Ik weet hoe vreselijk het is als een digitaal bord niet werkt. Ik heb het afgelopen winter zelf meegemaakt toen ik de trein van Groot-Brittannië naar Calais wilde nemen. Voor een bus of voor een tram is dat even erg. Er is gemeld dat de problemen, die drieledig waren, allemaal zullen worden opgelost.

De vraag over de concessievergoeding is vrij technisch. Mijn antwoord zal ook veeleer technisch zijn. De opbrengsten en de kosten worden integraal in de analytische exploitatierekening opgenomen. In navolging van het standpunt van het Rekenhof worden de opbrengsten a rato van de kosten opgenomen. Dit betekent dat de opbrengsten en de kosten elkaar perfect in evenwicht houden.

Dit betekent dan weer dat de opbrengsten en de kosten integraal in de teller en de noemer van de kostendekkingsgraad worden opgenomen. Hierdoor is er geen negatieve impact op die kostendekkingsgraad.

Wat de definitie van de kostendekkingsgraad betreft, heeft mevrouw Brouwers terecht opgemerkt dat het absoluut aangewezen is die definitie eenduidig vast te leggen. Tijdens de bespreking van de beheersovereenkomst op 13 januari 2011 is een lijst van nulmetingen opgemaakt. Bij die lijst horen precieze definities. Hierdoor zullen alle partijen ondubbelzinnig weten waarover we praten.

De kapitaalsubsidies zijn niet in de kostendekkingsgraad opgenomen. Dit heb ik trouwens tijdens de commissievergaderingen van 10 juni 2010 en 24 juni 2010 al gemeld. In het licht van de nieuwe beheersovereenkomst zullen de nieuwe afschrijvingen van kapitaalsubsidies in de exploitatierekeningen worden opgenomen. Hierdoor zal een absoluut eenduidige definitie van de kostendekkingsgraad, inclusief de afschrijvingen van kapitaalsubsidies, worden gegeven. Dit wordt allemaal zeer transparant.

Wat de daling van de inkomsten van LijnCom betreft, wil ik opmerken dat de reclamemarkt in 2009 onder de algemene crisis heeft geleden. Ik vind die trams trouwens schitterend. Ze zijn helemaal volgeplakt. *(Opmerkingen)*

Het klopt dat ik die trams vooral aan de buitenkant zie. De resultaten van LijnCom bewijzen in elk geval dat deze dochteronderneming vrij goed heeft standgehouden. De inkomsten voor 2010 zijn nog niet officieel bekend. Het zal gekend zijn op het ogenblik dat de jaarrekeningen worden ingediend. De Lijn heeft me trouwens gemeld dat we voor 2010 een stijging mogen verwachten. De precieze resultaten komen er nog aan.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Ik dank de minister voor haar uitgebreid antwoord. Ik heb hier niet veel aan toe te voegen.

De minister heeft uitgelegd dat er een evenwicht tussen de kosten en de opbrengsten is. Door die verrekening blijft alles gelijk. De concessievergoeding wordt echter niet onmiddellijk aan De Lijn betaald. De Lijn heeft dat geld niet op de eigen rekening. Dat zou nochtans interessant zijn om de kostendekkingsgraad te verhogen. Alle kleintjes helpen.

Voor het overige ben ik verheugd te horen dat de inkomsten van LijnCom in 2010 weer een stijgende trend vertonen. Dit lijkt me van het grootste belang. Het is een van de mogelijkheden om iets aan de hier en daar mank lopende communicatie met de reizigers te doen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik heb twee getallen gemist. Hoeveel online borden zijn er in totaal?

Minister Hilde Crevits: Op dit ogenblik is 66 procent van de geplaatste borden operationeel. In totaal zullen 750 borden worden geplaatst.

De heer Sas van Rouveroij: Gaat het dan om heel Vlaanderen?

Minister Hilde Crevits: In 2010 is een definitieve selectie vastgelegd. De borden staan er nog niet allemaal, maar 66 procent van de reeds geplaatste borden is al operationeel. Er komen nog borden bij. Dat percentage moet omhoog.

De heer Sas van Rouveroi: Ik wil nog een geopolitieke vraag stellen. Kan de minister de verdeling over de provincies geven?

Minister Hilde Crevits: Er zijn in drie provincies borden operationeel, namelijk 53 in Oost-Vlaanderen, 26 in West-Vlaanderen en 46 in Antwerpen.

De heer Sas van Rouveroi: Dat zijn de operationele borden. Het percentage staat niet in verhouding tot het totaal van 750 borden.

Minister Hilde Crevits: Neen, dat is die 66 procent die operationeel is.

De heer Sas van Rouveroi: Dan heb ik nog één bijkomende vraag. Het gaat dus over verschillende databronnen die de gegevens moeten voeden?

Minister Hilde Crevits: Het gaat over realtime vertraging. Er zijn dus verschillende zaken die daar een invloed op kunnen hebben, zoals files. Ik heb daar geen technisch dossier van, maar blijkbaar moet die informatie van een aantal plaatsen komen om dat correct op het scherm te krijgen. Daar zat een fout in. Men wist niet waar de fout zat, maar men heeft ze intussen gevonden. Als u daar meer uitleg over wilt, kunt u beter een schriftelijke vraag stellen. Ik heb het technische dossier niet bij.

Wij kregen op een bepaald moment heel wat klachten binnen op het kabinet, omdat de gegevens op die borden niet correct waren. Het is natuurlijk heel frustrerend als wat je verwacht te krijgen, niet correct is.

De heer Sas van Rouveroi: Ik dacht even dat men de tijd mat die nodig was tussen de via de satelliet bepaalde locatie van de tram of de bus en de halteplaats, aan een gemiddelde snelheid. Maar u zegt dus dat er veel meer factoren spelen. Dat is wel knap. Dat betekent dat men ook densiteiten begint te meten tussen twee plaatsen.

Minister Hilde Crevits: Er zitten ook veel lussen in het wegdek. Het is realtime, dus het moet correct zijn. Er zat een fout in, maar die is opgelost.

De heer Jan Peumans: Het beste systeem dat bij De Lijn bestaan heeft, is volgens mij nog altijd Traminfo. Dat was simpel. Blijkbaar heeft men nu weer een ander procedé ontwikkeld. Men heeft daar nochtans al vele jaren ervaring mee.

Minister Hilde Crevits: Maar nu is het dus opgelost.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Karin Brouwers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de wenselijkheid van zebrapaden in een zone 30
- 1157 (2010-2011)**

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Voorzitter, minister, collega's, bij de inrichting van verkeersveilige wegen vraagt de positie van de zwakke weggebruiker, en in het bijzonder de voetganger, een specifieke benadering. In 2003 is door het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het Vademecum Voetgangersvoorzieningen uitgegeven. Dat vademecum tracht de verplaatsingen te voet te stimuleren door het beleid en de voorzieningen te verbeteren.

In hoofdstuk 5 met de ontwerprichtlijnen wordt nader ingegaan op de kwantitatieve vereisten op basis van verschillende comfortniveaus: "Bij zeer weinig verkeer (20 procent beneden de grenswaarden voor de verkeersintensiteiten) zijn helemaal geen oversteekplaatsen nodig, maar ze zijn wel nuttig op bijzondere plaatsen. Daarom wordt voorgesteld om in dit gebied toch oversteekplaatsen te realiseren in bebouwde kommen en overgangsgebieden op lokale en

secundaire wegen: bij scholen, ziekenhuizen, haltes van het openbaar vervoer, en op plaatsen waar er minstens veertig overstekende voetgangers zijn op het spitsuur voor het voetgangersverkeer.”

Bij ‘Specifieke maatregelen ter hoogte van scholen’ lezen we: “Ter hoogte van scholen dienen, naast het aanbrengen van één of meerdere goed uitgebouwde oversteekvoorzieningen, andere maatregelen te worden genomen die de aandacht van de voertuigen op de rijbaan vestigt op de aanwezigheid van de school.” Het gaat dan bijvoorbeeld over biflashes.

De binnenstad van Leuven is sinds 30 januari 2011 één grote zone 30. Ook andere steden hebben al langer zone 30, bijvoorbeeld Mechelen en Diest. Nu is er plots een grote discussie, ondanks het feit dat alle schoolomgevingen in de binnenstad al sinds 2005 zone 30 waren, over de mogelijkheid om op termijn alle verkeerslichten en zebrapaden in de stad weg te nemen, ook aan schoolomgevingen. Ook de discussie over de mogelijkheid en de wenselijkheid van zebrapaden in de zone 30 is volop losgebarsten. De basisscholen wensen de bestaande zebrapaden namelijk te houden, om de kinderen te leren oversteken op het zebrapad. Kinderen tot twaalf jaar hebben immers nog meer structuur nodig om zich veilig te bewegen in het verkeer.

Dat wordt ook ondersteund door het Werkboek Schoolomgeving dat AWV intussen heeft uitgegeven. Daarin lezen we: “Binnen zones 30 schoolomgevingen kan men ervoor opteren om toch een voetgangersoversteekplaats aan te leggen om pedagogische redenen.”

De stad Leuven wil de zebrapaden in de hele zone 30 echter laten uitdoven door ze niet meer te overschilderen en ook na de heraanleg van straten binnen de zone 30 geen zebrapaden meer aan te brengen. Dat is eigenaardig, omdat die schoolomgevingen al lang zone 30 waren. Men begrijpt dat allemaal niet zo goed meer.

Men geeft dan als redenering dat kinderen ook moeten leren zich te bewegen in een zone 30, zonder zebrapaden: “Als ze ergens een straat willen oversteken, moeten ze maar leren om naar links en rechts te kijken, ook als er geen zebrapad is.” Daar valt misschien ook wat voor te zeggen.

De federale wegcode spreekt zich niet uit over een verbod op zebrapaden in een zone 30. Ook het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) laat in zijn brochure van 2007 ruimte voor het afbakenen van voetgangersoversteekplaatsen om in bepaalde gevallen vooral bejaarden en kinderen gerust te stellen. Het Vlaamse Vademecum, waar ik daarnet al naar verwees, is nog explicieter en vindt goed uitgebouwde oversteekvoorzieningen een minimum. Het vademecum van 2003 dateert natuurlijk wel van voor de veralgemeende invoering van de zone 30 in schoolomgevingen op 1 september 2005.

Artikel 5 van het ministerieel besluit van 26 april 2004 bepaalt dat vanaf 1 september 2005 in alle schoolomgevingen een zone 30 moest worden afgebakend. Daarop heeft uw administratie Wegen en Verkeer in het dienstorder de beslissing weergegeven om een snelheidsbeperking in de schoolomgeving tot 30 km per uur al dan niet door te voeren afhankelijk van randvoorwaarden op het vlak van snelheidsregime op de overige wegvakken, wegcategorie en infrastructurele inrichting. Tevens – dat is wel belangrijk, denk ik – wordt de zone 30 beperkt tot maximaal 100 à 150 meter rond de schoolingang.

De omvang van de afbakening is daarmee de enige echte inrichtingsvereiste die aan de zone 30 in het kader van de wetgeving gesteld wordt.

Ik ga er dus van uit dat zebrapaden niet verboden zijn in een zone 30, maar dat dan wel de regel geldt dat je het zebrapad verplicht moet gebruiken. De inrichtingsprincipes van het vademecum zijn, gezien de actuele discussie, blijkbaar voor interpretatie vatbaar. De ene zegt zus en de andere zo. Daarom vond ik het goed dat in deze kwestie, die zowel een federaal als een Vlaams luik bevat, enige klaarheid wordt gegeven ten aanzien van de lokale besturen.

Het gaat hier echt niet alleen om Leuven. Heel veel gemeenten zijn bezig met verkeersveiligheid en denken eraan om grote gebieden in zone 30 om te zetten.

Minister, vindt u het gebruik van zebrapaden in een zone 30, en in het bijzonder aan een schoolomgeving, overbodig, wenselijk of nodig? Waarop baseert u zich dan? Wat wordt precies verstaan onder goed uitgebouwde oversteekvoorzieningen? Valt een gewoon zebrapad hier ook onder?

Is het Vademecum Voetgangersvoorzieningen van 2003 ondertussen nog aangepast? Is het een bindend instrument of enkel een leidraad voor de wegbeheerders?

Dezelfde vraag kan worden gesteld over het statuut van dat werkboek schoolomgeving van september 2010 dat ik naderhand nog gevonden had.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Ik heb geen bijkomende vraag. Maar mevrouw Brouwers heeft uren geleden de vrees geuit dat ze hier alleen met de minister zou zitten. Ik wil haar er toch even aan herinneren dat we toch met een aantal mensen hebben geluisterd naar haar vraag. *(Opmerkingen. Gelach)*

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Ik ben hier uiteraard gebleven uit solidariteit met de collega's die er nog zijn en in het bijzonder om de vraag van mevrouw Brouwers te aanhoren, maar voor een deel ook omdat mevrouw Van den Eynde geïnteresseerd is in deze problematiek. Ik ga proberen om haar bekommernissen – voor zover ik dat kan – ook naar voren te brengen.

Mevrouw Van den Eynde is ook een mama, ikzelf ben vader. Wij vinden dat je niet voorzichtig genoeg kunt zijn wat kinderen betreft. Ook al zit je in een zone 30 en in een schoolomgeving waar de hele buurt zone 30 is, kun je de kinderen niet genoeg beschermen en de automobilisten niet genoeg waarschuwen dat ze op een verkeerstechnisch teer punt gekomen zijn. Een zebrapad is al sinds de Romeinse tijd een waarschuwingsteken naar de – hardere – weggebruikers met de mededeling “Opgelet! Hier zijn voetgangers, zachte weggebruikers die je moet respecteren.” Ik hoop dat uw antwoord in die richting zal gaan. Ik weet dat u niet kunt bevelen, maar u kunt wel lichtjes sturen en suggesties doen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: De vraag van mevrouw Brouwers is zeer interessant. Maar dat is niet de enige reden waarom ik hier nog aanwezig ben. Minister, ik ben hier natuurlijk ook nog uit sympathie voor u en voor mijn collega's. Ik ben toch benieuwd naar uw antwoord, want ik vind het een belangrijk thema.

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

De heer Steve D'Hulster: Die avondvergaderingen zijn wel plezant, want er heerst hier een veel gemoedelijkere sfeer.

Ik denk dat je zelf de situatie moet inschatten om te oordelen wat de meest veilige situatie is. De heer Penris heeft uiteraard gelijk dat een zebrapad in veel situaties kan bijdragen tot de veiligheid. Maar in sommige situaties kun je ook een onveilige situatie creëren door het subjectieve gevoel van veiligheid te verhogen. Dat klinkt wat moeilijk, maar soms kun je door het aanleggen van een zebrapad een vals gevoel van veiligheid creëren. Ik denk dat je niet anders zult kunnen dan het ad hoc te beoordelen.

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Ik wil me daar volledig bij aansluiten. Minister, ik heb u onlangs een schriftelijke vraag gesteld en heb daar ook een antwoord op gekregen.

Minister Hilde Crevits: Ik weet het zeer goed, want ik heb eigenhandig een wijziging aangebracht.

De heer Sas van Rouveroi: Waarvoor dank. Dat wil zeggen dat het dus toch nog bekeken wordt in de provinciale....

Minister Hilde Crevits: Ik lees alles na, alles.

De heer Jan Peumans: Ik zou normaal gezien het woord niet voeren, maar mevrouw Eerlingen, die lid is van deze commissie en met zwangerschapverlof is, vraagt of ik een aantal aspecten kan aanhalen.

Zij zegt dat er op sommige plaatsen nogal wat protest is bij scholen en bewoners omdat voor kinderen een zebrapad wel duidelijk herkenbaar is, maar niet voor blinden. Het schijnt echter dat blindengeleidehonden getraind zijn om zebrapaden over te steken. Als je natuurlijk geen visuele aanleiding hebt voor automobilisten om trager te gaan rijden, loop je grotere risico's.

In hoeverre speelt de gemeentelijke autonomie hier? Dat is een punt waar u volgens mij niet veel aan te vertellen heeft – hoewel u al veel regelt naar het lokale bestuur toe.

Een aantal jaren geleden hebben we de discussie gehad rond het Steunpunt Verkeersveiligheid rond de zone 30. Het zou goed zijn om die studies opnieuw op te diepen. Er werd gesteld dat, indien men geen fysieke maatregelen neemt, dit ook heel moeilijk af te dwingen is, zodat die zone 30 eigenlijk een vals gevoel geeft. Als dat natuurlijk wordt uitgebreid tot een volledige zone ... Brussel heeft dat nu ook ingevoerd. Het is maar goed dat er overal zebrapaden en lichten zijn, want anders loopt men sneller het risico te worden overreden dan men denkt. Vooral voor de zwakke weggebruikers vereist dit toch wel de nodige aandacht.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, geachte leden, ik zal proberen duidelijk te zijn en de gemeentelijke autonomie niet te bruuskeren. Voor alle duidelijkheid, er is geen enkele juridische basis om de aanleg of het behoud van een zebrapad of oversteekplaats voor voetgangers in een zone 30 te verbieden. Dat wordt nergens verboden en is dus perfect mogelijk. Noch federaal, noch Vlaams bestaan er wettelijke bepalingen die dat verbieden.

Een zone 30 realiseren we niet zomaar. Dat sluit ik aan bij wat de heer Peumans heeft gezegd. Het gewest realiseert die zone om meer verkeersveiligheid en meer verkeersleefbaarheid te creëren. Dat impliceert dat dit sowieso over meer gaat dan het plaatsen van een bord bij het begin en het einde van de zone. Willen we een dergelijke snelheidsbeperking invoeren, dan zullen we sowieso een aantal flankerende infrastructuurmaatregelen moeten nemen: maatregelen met betrekking tot de organisatie van het verkeer, een andere inrichting van parkeerstroken, het wat anders organiseren van het straatbeeld ... Daardoor krijgt de automobilist het gevoel dat hij in een omgeving komt waar het wenselijk is om traag te rijden.

Er is ook een onderscheid te maken tussen een gewone zone 30 en een zone 30 in een schoolomgeving. Is er sprake van een gewone zone 30, ondersteund door infrastructuurmaatregelen, dan is het aanleggen van zebrapaden eigenlijk af te raden, omdat dat enigszins ingaat tegen de gebruiksmodaliteiten van de zone 30.

Mevrouw Brouwers, ik dacht dat u een bepaalde passage had voorgelezen uit het Vademecum Voetgangersvoorzieningen. Dat vademecum stelt eigenlijk hetzelfde, namelijk dat die gemarkeerde oversteekplaatsen overbodig zullen zijn in die zones. Wel kan worden voorzien in niet-gemarkeerde oversteekvoorzieningen, zoals een middeneiland of een uitstulping van een voetpad. Opnieuw, er is geen verbod: het kan perfect. Even verderop stelt dat vademecum dat het algemene principe weliswaar is dat het niet nodig zal zijn oversteekplaatsen in te richten, maar dat het wel wenselijk kan zijn op "singuliere plaatsen, zoals aan scholen, aan ziekenhuizen, aan bejaardentehuizen of waar er veel oversteekbewegingen zijn". De algemene regel is dus dat een goed ingerichte zone 30 eigenlijk geen zebrapaden nodig heeft, maar ook al is die zone 30 goed ingericht, toch kan het soms nodig

zijn om daar in een aantal te voorzien, afhankelijk van de situatie ter plaatse. Het kan dus wenselijk zijn om in zo'n voetgangersvoorziening te voorzien, maar er moet echt worden bekeken wat de specifieke verkeersomstandigheden zijn.

Wat de schoolomgevingen betreft, in september 2010 is er nog een nieuw Werkboek Schoolomgevingen uitgebracht. Dat bevat gelijkaardige redeneringen. Het werkboek stelt dat er in principe geen voetgangersoversteekplaats nodig is, indien de snelheid kleiner is dan of gelijk is aan 30 kilometer per uur. Binnen zones 30 in schoolomgevingen kan men er echter voor kiezen toch een voetgangersoversteekplaats aan te leggen, en dat om pedagogische redenen. We hebben dat hier ook al gehoord. Ik citeer letterlijk uit het werkboek: "Op deze manier kunnen leerlingen opgroeien met het belang van een voetgangersoversteekplaats en leren ze van kleins af aan hoe ze die moeten gebruiken. Hierbij is het van belang dat ook alle ouders en leerkrachten worden gesensibiliseerd om de aanwezige voetgangersoversteekplaats zo correct mogelijk te gebruiken."

Ten slotte is er ook een eigen dienstorder die we onlangs hebben herzien in de Adviesgroep Verkeersveiligheid op Vlaamse Gewestwegen (AVVG). De aangepaste dienstorder geldt weliswaar alleen voor de gewestwegen, maar kan misschien ook een richtsnoer zijn. De dienstorder stelt expliciet dat, in een zone 30 of waar een snelheidsregime geldt van 30 kilometer per uur, er in principe geen voetgangersoversteekplaats nodig is, tenzij aan kleuter- of basisscholen of op locaties met grote voetgangersstromen, zoals stationsomgevingen. Ook hier wordt die ad-hocbenadering dus mogelijk gemaakt. De beide referentiewerken en de dienstorder houden er dus precies dezelfde uitgangspunten op na.

Als we dus een zone 30 maken, moeten we proberen die goed in te richten, maar ongeacht of ze al dan niet goed is ingericht, kan het sowieso nuttig zijn om voetgangersoversteekplaatsen te hebben op een aantal kwetsbare plaatsen. Het vademecum is niet meer aangepast sinds 2003, maar eigenlijk staat alles daar perfect en correct in omschreven. De regels die erin staan, gelden vandaag nog steeds en kunnen perfect als leidraad gelden voor de gemeenten.

Ik stel voor dat ik daarover ook eens overleg met de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG). Mocht een algemene communicatie daarover nodig blijken, dan kan de VVSG daarvoor zorgen, maar eigenlijk zijn de regels vrij duidelijk. Wel is er een zorgzame ad-hocbenadering nodig, een benadering naargelang de plaats.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Als ik het goed heb begrepen, is heel mijn inleiding tot mijn vraag juist gebleken. Ik liep immers natuurlijk wat op de zaken vooruit toen ik ervan uitging dat voor een zone 30 in een schoolomgeving, zelfs in een grote zone in een binnenstad of wat dan ook, zebrapaden toch wenselijk zijn. Dat zegt u toch met zoveel woorden. U hebt zeker niet gezegd dat ze overbodig zijn. U hebt ook niet meteen gezegd dat ze nodig zijn, maar die nieuwe, aangepaste dienstorder is toch vrij expliciet, als ik u goed heb gehoord. Het is dus iets meer dan wenselijk. U zegt niet dat het echt noodzakelijk is. Of zegt u dat wel? Dat is een belangrijke nuance die ik zou willen horen.

Minister Hilde Crevits: In principe zijn ze niet nodig in een zone 30, maar ze kunnen wel wenselijk zijn op een aantal plaatsen. Er is echter geen algemene lijn te trekken. De situatie ter plaatse moet ad hoc worden bekeken.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■