

vergadering **C4 – OPE1**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 29 september 2011

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de meetgegevens van Vlaamse fietspaden en bijkomende testen - 2659 (2010-2011)	5
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over zandbakken op sluipwegen - 2668 (2010-2011)	8
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een eerste evaluatie van het doven van snelwegverlichting - 2678 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van het lichtplan in de praktijk - 2686 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van VAB en Touring op het Vlaams lichtplan - 2688 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het lichtplan - 2704 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lichtplan - 2750 (2010-2011)	
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lichtplan - 2776 (2010-2011)	13
Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de integratie van dienstregelingen van De Lijn in Google Maps en de ontwikkeling van een applicatie voor smartphones - 2701 (2010-2011)	20
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) met betrekking tot het proefproject LZV's (langere en zwaardere vrachtwagens) - 2705 (2010-2011)	22

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een snellere afhandeling van incidenten

- 2734 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende verkeerschaos

- 2786 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg in afwachting van nieuwe contracten in het kader van FAST+

- 2789 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging inzake de aanbesteding en toewijzing van FAST+- contracten

- 2791 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrijmaken van de rijweg na ongevallen

- 2799 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrijmaken van de rijweg na ongevallen

- 2804 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sneller vrijmaken van de weg na een ongeval

- 2879 (2010-2011)

26

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de problematiek van de uitbreiding van de haven van Antwerpen in het Waasland en de discussie met de Inspectie van Financiën

- 2771 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het negatieve advies van de Inspectie van Financiën inzake bepaalde aspecten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de Antwerpse haven

- 2852 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de havenuitbreiding in Doel en het Waasland en het negatieve advies van de Inspectie van Financiën

- 2850 (2010-2011)

38

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

**Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de meetgegevens van Vlaamse fietspaden en bijkomende testen
- 2659 (2010-2011)**

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, uit een meting die u liet uitvoeren op 1300 kilometer fietspaden in zestien Vlaamse gemeenten, blijkt dat het comfort van de Vlaamse fietspaden een onvoldoende scoort, namelijk 4,5 op 10. De Fietzersbond reed met speciale meetfietsen over de fietspaden van zestien Vlaamse gemeenten, om comfort en kwaliteit te testen. Uit de resultaten blijkt dat vooral het trillingscomfort op de Vlaamse fietspaden frequent tekortschiet.

In een reactie in de media op een rapportering over de resultaten van de testen in die zestien Vlaamse gemeenten gaf u aan nog meer meetgegevens te willen verzamelen, en aan de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG) gevraagd te hebben om na te gaan welke Vlaamse gemeenten geïnteresseerd zouden zijn in een meting op hun eigen grondgebied.

Wat exact wilt u met nog meer meetresultaten bereiken? Vormen de gegevens uit de bewuste zestien gemeenten geen betrouwbaar signaal? Hoe reageerde de VVSG op uw vraag? Werd hier intussen werk van gemaakt? Binnen welke timing verwacht u resultaten van die nieuwe metingen? Hebt u specifieke plannen met de gegevens die uit die nieuwe metingen naar voren zullen komen? Zo ja, welke?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, in uw persmededeling over het proefproject met de meetfietsen gaf u zelf aan dat u aan het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) de opdracht zult geven om een plan uit te werken om de prioritaire knelpunten ter hoogte van de kruispunten langs de gewestelijke fietspaden weg te werken.

Ik heb daar enkele weken geleden nog een schriftelijke vraag over gesteld, om het gevaar van een aansluitend fietspad van gemeentewegen op een gewestweg aan te klagen. Ik zie in uw uitleg in de persmededeling geen enkele opmerking over die gevaarlijke prioritaire kruispunten. Kunt u daar iets meer over zeggen?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, meten is weten. Die extra meetresultaten kunnen inderdaad een prioritering opleveren van welke fietspaden eerst moeten worden onderhouden of aangepast. Op die manier kunt u aan structureel beheer doen.

De eerste resultaten van de meetfiets zouden aangeven dat het comfort van de fietspaden sterk materiaalgebonden is. Fietspaden in asfalt zouden beter scoren qua comfort dan die in cement- of betonklinkers. Blijkbaar is nog 40 procent van de tot nu toe onderzochte fietspaden in niet-monolitisch materiaal aangelegd. Komt er een richtlijn dat fietspaden beter in asfalt worden aangelegd? Zal er bij die prioritering ook rekening worden gehouden met de materiaalkeuze van de fietspaden?

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

De heer Steve D'Hulster: Ik wil me aansluiten bij de heel interessante vraag van de heer Reekmans. Zoals bij alle proefprojecten zijn er twee vragen ontstaan. Wat hebben we geleerd? En is het mogelijk om na afloop van het proefproject een uitrol te doen die breder gaat dan het strikte domein van het proefproject zelf?

Als er op basis van dit project al conclusies kunnen worden getrokken die interessanter zijn voor de gemeenten, maar ook breder, is het een goede suggestie van de heer Reekmans om die door te spelen aan de VVSG. Ik wil er echter ook voor pleiten om, zoals ook is aangehaald op het Fietscongres, die conclusies ook door te geven aan aannemers en studiebureaus.

Het ultieme scenario zou zijn om naast het rapport-Heleven – of het rapport-Roelants, zoals het nu heet – ook voor de fietspaden tot een dergelijk rapport te komen, waarbij we telkens de staat van de fietspaden kunnen evalueren. Ik weet alleen niet of de meetfiets daarvoor een realistisch alternatief is.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, wij laten tweejaarlijks ambtenaren op de fiets de toestand van de fietspaden controleren. Dat is een visuele inspectie. Vroeger gebeurden de controles van de fietspaden vanuit de auto. Men keek gewoon hoe het fietspad eruitzag. Nu gaat men per fiets de fietspaden afrijden.

Een van de kritieken die daarop geuit werden, was dat ook dat een visuele inspectie blijft. Daarop hebben we samen met de Fietsersbond, de K.U.Leuven en de informaticaopleiding van de Hogeschool-Universiteit Brussel een meetfiets ontwikkeld. Die fiets heeft intussen overigens al een paar evoluties doorgemaakt. Het gaat om een fiets met een extra wieltje achteraan. Als je daarmee over een fietspad rijdt, kun je perfect het trillingscomfort meten.

Toen die fiets klaar was, moesten we nog bekijken wat we daar precies mee zouden doen. Daarom heb ik een oproep gedaan tot de gemeenten om te weten wie bereid was om zijn fietspadennetwerk, zowel de gewestelijke als de gemeentelijke fietspaden, aan een test te onderwerpen. Het voordeel is dat je een perfect zicht krijgt op de staat van je fietspadennet op het vlak van breedte, trillingscomfort en zo meer. Het nadeel is natuurlijk dat je je blootstelt aan publieke rapportering.

Dat is intussen gebeurd. We hebben zeer gemakkelijk zestien gemeenten bereid gevonden, mooi gespreid qua grootte. De resultaten zijn afgelopen zomer voorgesteld.

Het ging om een pilootproject. We wilden bekijken wat we daar als algemene resultaten uit konden halen. Die resultaten waren soms niet verrassend, soms wel. Niet verrassend was dat de fietspaden vrij goed scoren op het vlak van breedte en tussenruimte tussen de weg en het fietspad. Negatief nieuws was dat het trillingscomfort van de fietspaden zeer laag is. Wat mij daarin verrast heeft, is dat niet alleen de oude fietspaden een slecht trillingscomfort hebben, maar dat soms ook nieuwe fietspaden niet goed scoren qua trilling.

Ik had kort daarvoor al beslist om voor het eerst een vlakheidsnorm op te nemen in bestekken voor fietspaden. Uit de resultaten van die zestien gemeenten blijkt dat dat absoluut geen overbodige luxe is. Het betekent dat elk bestek voor de heraanleg van een fietspad dat nu op de markt komt vanuit Vlaanderen, aan een vlakheidsnorm moet voldoen. Dat zou een positieve impact moeten hebben op het comfort.

Wij nemen de resultaten van de metingen sowieso mee in ons integraal fietsmeerjaren-investeringsprogramma. Dat is echter enkel voor de gewestwegen. Gemeenten kunnen zelf een prioritering opmaken voor hun eigen fietspaden.

De gemeenten vonden dit zelf ook iets heel interessants. Ik vond het wel mooi dat de burgemeester van de slechtst scorende gemeente op de persconferentie zei: "We wisten dat het niet goed zou zijn, maar we hebben nu ten minste een instrument in handen om te prioriteren. We zien dit als een opstap naar een volgende legislatuur."

Het is de bedoeling dat de meetfietsen, zodra het kan, ingezet worden om de gewestelijke fietspaden verder te bekijken. Maar het is voor mij veel interessanter werken als ik het grondgebied van de gemeente ineens kan meten, dan dat ik die kilometers fietspaden in Vlaanderen moet affietsen. Als je in een gemeente kunt werken, kun je geconcentreerd

werken. Daarom hebben we aan de VVSG de vraag gesteld om te kijken of er nog geïnteresseerde gemeenten zijn om zo'n test te doen, en of ze desgevallend bereid zijn om daar ook financieel in te participeren.

Die bevraging loopt nu, mijnheer Reekmans, en heeft tot doel een goede inventaris te krijgen. Als je per gemeente een resultaat hebt, kun je een investeringsprogramma opmaken. Maar die bevraging loopt nog, dus ik kan daar nog geen conclusies over geven. Voor gemeenten is het overigens heel interessant om dat te hebben: je kunt immers subsidies krijgen als je eigen fietspaden ook deel uitmaken van het bovenlokaal fietsroutenetwerk.

Ik wil dat project dus wel uitbreiden. Die meetfietsen zijn er nu. Ze hebben overigens ook vrij veel gekost. Het is de bedoeling om ze zo intens mogelijk in te zetten. Mocht er vanuit gemeentelijk oogpunt geen enkele interesse meer voor zijn, dan doen we dat alleen op de gewestelijke fietspaden, maar om efficiëntieredenen vind ik het wel aangenaam om dat per grondgebied te doen.

Mevrouw Van den Eynde, uw opmerking is terecht. Het onderzoek van de Fietzersbond had niet tot doel te gaan kijken hoe het gesteld is met de aansluitingen tussen fietspaden en rotondes. Op het Fietscongres twee weken geleden zijn er twee onderzoeken voorgesteld. Een van de onderzoeken ging over de veiligheid van fietsinfrastructuur. Daar zitten die zaken in. Bovendien hebben we voor het eerst een Vlaamse ongevalanalyse gemaakt: we hebben duizenden fietsongevallen geanalyseerd. Er is onderzocht waar de meeste ongevallen gebeuren en wat de kritieke plaatsen zijn. Aan de hand daarvan hebben we een hele ranking kunnen opstellen: dubbelrichtingsfietspaden die op een rotonde aansluiten, rotondes op zich, enzovoort. Aan de hand van die ranking kunnen we beter sensibiliseren. Die materie zat dus niet in het onderzoek van de Fietzersbond, maar is ondertussen aan bod gekomen in dat onderzoek van het Steunpunt Verkeersveiligheid en in die analyse.

Mevrouw Van den Eynde, mevrouw Eerlingen, we hebben gemerkt dat het bestaande vademecum voor fietsinfrastructuur goed is, maar op sommige punten misschien nog moet worden aangepast. Er is niet voor gekozen om dwingend te verplichten elk fietspad in monolithisch materiaal aan te leggen. Het is perfect mogelijk om een fietspad aan te leggen in kleinschalig materiaal. Je moet alleen aandacht hebben voor de funderingen en de randinfrastructuur. Die resultaten worden meegenomen in de herwerkte versie.

Mijnheer D'Hulster, wat u stelt over de aannemers en de studiebureaus, is zeer terecht. Ik heb na het Fietscongres ook een aantal mails gekregen van studiebureaus die graag een workshop zouden volgen met duidelijke informatie over de manier waarop de dubbelrichtingsfietspaden of enkelvoudige fietspaden moeten worden aangesloten op rotondes. Die studiebureaus willen daar dus graag gebruik van maken, maar zijn er nog niet voldoende mee vertrouwd.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord.

Er wordt hier vaak gezegd dat meten weten is. Soms krijg ik echter de indruk dat te veel meten niets meer weten is. Ik heb u zopas een schriftelijke vraag gesteld over het bovenlokaal fietsroutenetwerk, specifiek voor Vlaams-Brabant. U hebt mij de volledige lijst bezorgd van alle fietspaden in Vlaams-Brabant en de gemeenten en projecten die lopen. Ik heb daarnet de optelsom gemaakt: voor bijna 60 procent is er nog geen datum bekend van de aanvang van de werken. Het gaat dus niet vooruit.

Minister, u zegt dat het vademecum bestaat en goed is. Hoe komt het dan dat zelfs bepaalde nieuwe fietspaden slechte meetresultaten hebben? We kunnen zoveel meten en zoveel mooie vademecums maken als we willen, maar als we er zelfs niet in slagen om de nieuwe fietspaden aan de juiste metingen te onderwerpen, met als gevolg dat die resultaten slecht zijn, zitten we met een probleem. Ik heb geen pasklaar antwoord, u hebt dat misschien wel. We zitten in ieder geval met een probleem. Het gaat niet enkel om onteigeningen. Ik heb het

niet over de nieuwe fietspaden die erbij moeten komen, maar voornamelijk over de fietspaden die moeten worden heraangelegd. Ook die gaan niet vooruit.

Minister, meten is inderdaad weten. Maar we moeten niet meten om te vergeten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Reekmans, ik ben het met u eens dat er nog heel wat werk aan de winkel is. We hebben een bovenlokaal functioneel fietsroutenetwerk van 12.000 kilometer. Meer dan 60 procent daarvan is eigendom van de gemeenten. Zij moeten dus het initiatief nemen om te renoveren.

Ik ben het echter niet met u eens dat het niet vooruitgaat. De Fietzersbond had in zijn memorandum naar de verkiezingen van 2009 toe gevraagd om 100 miljoen euro per jaar aan fietspaden te besteden. Ik heb dat in 2009 en 2010 minutieus gedaan. De heer Keulen heeft een paar maanden geleden gezegd dat dat budget opgebruikt is en dat er bovendien 360 à 370 kilometer fietspaden effectief mee zijn aangelegd. Het is inderdaad niet alleen een kwestie van middelen uit te trekken, we moeten er ook voor zorgen dat die fietspaden effectief worden aangelegd. We proberen dus vooruitgang te boeken.

Er zijn een aantal dossiers waarover ik vaak slechte publiciteit krijg. Zo zijn er heel gevaarlijke wegen die ingesloten zijn door huizenrijen. Als je daar fietspaden wilt aanleggen, moet je heel wat huizen onteigenen. De vraag is of het ene het andere waard is. Ik ben het er absoluut mee eens dat er nog veel werk aan de winkel is. Ik ben het er echter niet mee eens dat we geen sleutels tot oplossingen zoeken en vinden.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik twijfel niet aan uw goede wil. In het kader van de projecten van de zwarte verkeerspunten slagen we er wel in peperdure fietstunnels aan te leggen, maar slagen we er niet in om eenvoudige fietspaden nieuw of opnieuw aan te leggen. De fietsers in Vlaanderen zijn waarschijnlijk meer gebaat bij een eenvoudig en veilig fietspad dan bij die peperdure fietstunnels.

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 zandbakken op sluiptwegen - 2668 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, de politiek wordt vaak voorgesteld als een zandbak. Af en toe komt de zandbak dan ook in de politiek. Dat thema heeft de kranten tijdens de vakantie een aantal dagen beroerd.

Begin augustus kwam er het advies van de Vlaamse overheid aan de gemeenten om het sluiptverkeer te bestrijden, onder meer met het plaatsen van zandbakken op hun sluiptwegen. Voor de audiovisuele pers is dat natuurlijk gefundenes Fressen. Daar dromen ze van. Er zat natuurlijk ook wel vlees aan. Dat veroorzaakte heel wat commotie tussen voor- en tegenstanders. Volgens Touring is het geen oplossing voor het globale sluiptverkeer omdat de automobilist steeds de snelste route zal kiezen en het probleem zich enkel zal verplaatsen. Touring stelt verder dat de solidariteit tussen de gemeenten voor het afwikkelen van verkeersstromen extra onder druk zou komen te staan en dat de coherentie in het mobiliteitsbeleid nog verder zoek zou geraken. Bovendien gaat het volgens Touring in tegen het principe dat de gebruiker via de belastingen betaalt voor zijn infrastructuur, maar er geen gebruik van kan maken. Dat is een hard rapport en een hard verdict.

Vanuit de universitaire wereld hebben zich ook een aantal stemmen geroerd in het debat. “Zandbakken kunnen een oplossing bieden als ze geplaatst worden op lokale wegen en landbouwwegen die geen verbindingfunctie hebben tussen gemeenten”, zegt Dirk Lauwers, verbonden aan de UGent als verkeersdeskundige. “De signalisatie moet dan wel goed zijn, zodat de automobilisten niet verrast worden.”

Collega's, eveneens zou het plaatsen van zandbakken een probleem vormen voor de meeste voertuigen van de hulpdiensten. Die opmerking werd gemaakt door de politie, de brandweer en een aantal 100-diensten. In ieder geval zorgt het voorstel voor veel 'wij versus zij'-reacties onder de weggebruikers. Zo zijn er landbouwers die het voorstel toejuichen en stellen dat automobilisten niet op die kleine wegen moeten komen rijden. Er zijn echter ook automobilisten die vinden dat tractoren niet op de verbindingswegen horen en lokale bewoners die schrik hebben dat ze ver moeten omrijden eer ze op een verbindingsweg geraken.

Collega's, los van de discussie of het een goede oplossing is voor de bestrijding van het sluipverkeer wijst het in feite op een falen van het mobiliteitsbeleid. Minister, ik wil zo sportief zijn om toe te geven dat het een probleem is van de laatste decennia. Steeds meer zien we dat hoofdwegen en verbindingswegen versmald en in capaciteit verminderd worden voor busbanen, fietsbanen of gewoon zonder reden om het geheel wat op te smukken. Het gevolg is dat het verkeer andere wegen opzoekt.

Een van de sprekende voorbeelden van deze stelling is Mortsel. Daar is op zeker ogenblik alles in de soep gedraaid doordat men 'nimby' zegt of 'eigen volk eerst'. Door de lokale bril bekeken heb je argumenten die hout snijden, maar de rest van de wereld zegt: “Als we allemaal zo beginnen, moet iedereen zich een helikopter aanschaffen, anders zullen we nergens meer geraken.” Wij worden vandaag met dit euvel geconfronteerd.

Voorzitter, wij zijn streekgenoten. Wij passen heel goed op elkaar. Ook op de N78, van bij ons naar Maaseik, zie je dat er ingrepen zijn om de weg te versmallen. De mensen die met verkeer bezig zijn, zeggen dan dat we allemaal het openbaar vervoer moeten gebruiken. Om er nog eens Marx bij te sleuren: dat is de Verelendungstheorie, die zegt dat je ervoor moet zorgen dat de miserie zo groot wordt dat je de auto inruilt voor het openbaar vervoer. Waarmee zijn we bezig? We weten dat die grote theorieën in de praktijk niet toepasbaar zijn. De marxistische heilstaat is in de praktijk ook maar een beperkte tijd meegegaan – en dat was nog iets verder van hier. We moeten eens over de partijgrenzen heen fundamenteel nadenken. Niemand wint daarbij. De mensen zijn allemaal gelijk als ze moeten betalen.

Minister, op basis waarvan heeft de Vlaamse overheid dit advies gegeven aan de gemeenten en voor welke problematiek? Hoe zullen de hulpdiensten op de hoogte gehouden worden zodat hun voertuigen in noodsituaties niet – letterlijk – zullen 'verzanden'? Hebt u er zicht op hoe groot deze problematiek is? De autosnelwegen slibben verder dicht, het sluipverkeer op de kleinere wegen groeit aan. We zien dat allemaal. Blijft u van oordeel dat uw beleid om hoofdwegen verder te vertragen en te versmallen de juiste aanpak is? En ten slotte – en niet onbelangrijk, want daar zijn de mensen mee bezig –: hoe zit het met de aansprakelijkheid van de wegbeheerder als dergelijke verkeersremmende obstakels leiden tot een ongeval met stoffelijke of, nog erger, lichamelijke schade?

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Voorzitter, collega's, ik merk tot mijn grote tevredenheid dat de heer Keulen zegt dat steeds meer hoofd- en verbindingswegen worden versmald en dat hun capaciteit wordt verminderd ten voordele van bus- of fietsbanen of gewoon zonder reden, alleen om het wat mooier te maken. Mijnheer Keulen heeft gelijk. Nochtans hebben de hoofdwegen tot doel een zo ruim mogelijke capaciteit te hebben.

Collega's, mag ik u eraan herinneren dat ik in de door het Vlaams Belang op 25 februari 2010 in deze commissie ingediende voorstel van resolutie, stuk 174, onder meer opmerkte dat heel wat gewestwegen, ook deze die veel verkeer moeten verwerken, zodanig worden heringericht

dat hun verkeersfunctie in het gedrang komt en dat dit leidt tot meer sluikverkeer in de omliggende gemeenten en wijken. Mijn fractie heeft toen aan de Vlaamse Regering gevraagd om maatregelen te nemen om het regionale netwerk op te waarderen. Eigenaardig genoeg en tot mijn grote spijt werd ons voorstel van resolutie toen weggestemd. Mijnheer Keulen, ook uw partij heeft toen niet voor gestemd. Ik vind het een zeer goede zaak dat u alsnog onze visie over de opwaardering van het bestaande regionale netwerk bijtreedt. Daarom ondersteun ik op mijn beurt uw vraag aan de minister.

Minister, bent u van oordeel dat uw beleid om hoofdwegen verder te vertragen en te versmallen de juiste aanpak is?

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

De heer Steve D'Hulster: Voorzitter, ik overweeg om te verhuizen. Ofwel uit deze commissie ofwel uit de stad waar ik woon. Er bestaat een spreekwoord dat zegt dat je in zeven stappen bij de paus bent. In deze commissie ben je altijd in twee stappen in Mortsel, blijkbaar. *(Opmerkingen. Gelach)*

Ik weet dat er een brede discussie bestaat over het voorrang geven in bepaalde stedelijke contexten aan fietsers en het openbaar vervoer ten nadele van het autoverkeer. Maar de resultaten zijn wat ze zijn. Zo heeft de Vlaamse Milieumaatschappij (VMM) in Mortsel metingen verricht. Daaruit blijkt dat er een heel positief effect is na de heraanleg. Er is een onmiskenbaar verband tussen de mobiliteit en de mobiliteit waarvoor je kiest. En er is meteen een effect op de luchtkwaliteit. Ik zeg dit maar om op dit vlak mijn voorgangers en mijn groene burgemeester te verdedigen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, de heer D'Hulster haalt hier een onderzoek aan van de VMM. Hij zegt dat de luchtkwaliteit beter wordt door de versmalling van de hoofdwegen. Mijnheer D'Hulster, ik kan u wel zeggen dat de slechte luchtkwaliteit zich heeft verplaatst naar de omliggende gemeenten. Het is gemakkelijk om te zeggen dat uw verkeersbeleid heeft geleid tot een betere luchtkwaliteit. U hebt wel de slechtere luchtkwaliteit in de omliggende gemeenten veroorzaakt.

De voorzitter: Mevrouw Brouwers heeft het woord.

Mevrouw Karin Brouwers: Het versmallen van gewestwegen in een stedelijke context, waar meestal de huizen tot op de stoep staan, heeft veel met verkeersveiligheid te maken. Dat maakt voor voetgangers het oversteken gemakkelijker en garandeert de doorstroming van bussen. Dat soort maatregelen moet heel punctueel en gericht worden ingezet en niet te pas en te onpas. De administratie moet oordelen waar we het best maatregelen toepassen zoals busbanen, versmalde wegvakken, minder wegvakken zodat voetgangers gemakkelijker kunnen oversteken, en fietspaden. Dat is vooral in een stedelijke context. In Leuven zijn de aanloopwegen naar de stad de laatste jaren allemaal versmald. Daar staan constant files. Dat is juist. Maar het is er wel veel veiliger geworden. Je moet soms die keuze maken. Het gaat bij mobiliteit niet alleen om de auto. Iedereen moet zijn plaats op de weg kunnen krijgen, op een veilige manier.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega's, een paar weken geleden werd ik wakker, en de eerste bladzijde van een krant, waarover het op de radio ging, maakte mij helemaal wakker.

Mijnheer Keulen, alvorens de discussie ten gronde aan te gaan, schets ik de context. U hebt dat al voor een deel gedaan. Wat is de aanleiding tot de grote heisa die er is geweest en die we vanmiddag bespreken?

Er is een voorbeeldenboek 'Aanpak sluipverkeer, naar een eigenlijk gebruik van plattelandswegen' gepubliceerd. Dat voorbeeldenboek past in een initiatief inzake

plattelandsbeleid. Mijn diensten hebben dus niet plots dergelijke richtlijnen gegeven. Ik heb het hier dus niet over gewestwegen. Het boek gaat over hoe je er op een aanvaardbare manier voor moet zorgen dat er geen problemen zijn met het oneigenlijk gebruik van plattelandswegen. Het ging niet om een advies of een richtlijn, het ging om een voorbeeldenboek, samengesteld door een themawerkgroep binnen het Interbestuurlijk Plattelandsoverleg (IPO). Dit sectoroverschrijdende IPO werkt aan de duurzame ontwikkeling van het Vlaamse platteland.

Collega's, er zijn geen systematische kwantitatieve gegevens ter beschikking over het oneigenlijke gebruik van landwegen. Die staan natuurlijk open voor iedereen. Maar soms voel je aan dat ze te oneigenlijk worden gebruikt. Deze problematiek raakt vooral de gemeenten zeer fel. Zij merken door de klachten van de mensen dat er een oneigenlijk gebruik is. Men zegt dat het groter gebruik van kleinere landelijke wegen wordt veroorzaakt doordat we de gewestwegen hebben dichtgegooid. Dat is maar een deel van het verhaal. We hebben aan de andere kant een ongelooflijke toename van de automobiliteit. Het is niet zo dat het aantal auto's constant is gebleven, en de wegen versmald. Het autogebruik is fenomenaal toegenomen. Niet alleen autobestuurders, maar ook vrachtwagenbestuurders gaan steeds vaker, al dan niet aangestuurd door hun gps, alternatieve wegen zoeken om hun bestemming te bereiken. Op die manier krijgen we die problemen op de zogenaamde lokale wegen type 3 in landelijk gebied.

Die publicatie kun je van de website halen. Ze had enkel de bedoeling suggesties aan te leveren en voorbeelden met prentjes te geven over wat je kunt doen. Er staat een prentje van een zandbak, maar er zijn ook tractorsluizen, slagbomen, aanleg van kasseistroken, enzovoort. De bedoeling was een handleiding te bezorgen, aan gemeenten die bezig zijn met die problematiek. Het zijn uiteraard de gemeenten zelf die op basis van hun eigen autonomie beslissen welk verkeer en welke combinaties ze toelaten.

Laat me duidelijk zijn, ik heb geen enkele intentie om op een van mijn gewestwegen een zandbak te installeren. Mocht u daaraan twijfelen, dat is absoluut niet het geval. Uiteraard moeten we zorgen dat hulpdiensten, buurtbewoners en aangelanden kunnen passeren. Het zijn middelen die ervoor moeten zorgen dat het verkeer niet is waar het misschien wordt geacht te zijn.

Wat het beleid betreft, vind ik het kort door de bocht dat men stelt dat het enige doel van het Vlaamse wegenbeleid erin bestaat de wegen smaller te maken. Dat is niet juist. We proberen zo verstandig mogelijk gebruik te maken van de capaciteit die we hebben, onder andere door het plaatsen van dynamische borden en het toepassen van innovatieve technieken op snelwegen. Bij iedere innovatie van een doortocht langs een school, zijn er veel vragen om ervoor te zorgen dat de kinderen er veilig heen en weer geraken. Dat is eigen aan de Vlaamse context. We moeten een balans zoeken tussen goede doorstroming en veiligheid. Als er veel handelszaken zijn langs een grote weg, stremt het op- en afrijden de doorstroming al voor een deel. In elke gewestweg die wordt heringericht, heeft de gemeente een stem. We hebben hier de discussie gevoerd over de begeleidingscommissies en de vereenvoudigingen, maar bij elke renovatie hebben de lokale overheden een stem. Het is de bedoeling dat we het globaal veiliger gaan maken, maar dat we de doorstroming behouden.

In tegenstelling tot de vorige beheersovereenkomst van De Lijn, is er in de huidige geen kilometernorm voor busbanen meer opgenomen, precies omdat de meerwaarde van busbanen in de totale verkeersdoorstroming bewezen moet zijn. Ik wil niet dat we ons allemaal forceren om die doelstelling in kilometers te halen en holderdebolder beslissen, om dan nadien te moeten bijsturen. Het moet goed overlegd zijn. Ze kunnen er komen. Er zijn busbanen die een enorme meerwaarde bieden, maar we moeten zorgen voor een goed draagvlak en voor een meerwaarde voor de busgebruiker en alle anderen.

Inzake de aansprakelijkheid van de wegbeheerder is het evident dat de wegbeheerders veilige wegen moeten voorstellen. Wie op een landelijke weg rijdt, moet natuurlijk ook rekening

houden met de omstandigheden waarin die weg zich bevindt. Misschien is het voorbeeldenboek net daarom uitgewerkt.

Mochten we ertoe kunnen komen dat gps-providers bepaalde wegen wel en andere niet aanduiden, dan zouden we een deel van het probleem misschien al kunnen oplossen. Maar zover zijn we vandaag nog niet.

Ik stel voor dat iedereen die er zin in heeft, dat leest. Het is te vinden op www.ipo-online.be. Dan zul je onmiddellijk zien dat het helemaal niet om een aanbeveling gaat om overal slagbomen en zandbakken te plaatsen, maar om het zoeken van instrumenten die het gebruik van echte plattelandswegen kunnen bevorderen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, u hebt de context goed geschetst. De aanpassing van capaciteit en doorstroming van wegen moet worden bewaakt, maar ik ben de eerste om toe te geven dat er afwijkingen nodig kunnen zijn.

Mevrouw Brouwers maakt opmerkingen over de leefbaarheid en veiligheid, maar als men trager rijdt of stilstaat, is de vraag ook of de leefkwaliteit wordt geholpen als iedereen uitlaatgassen staat te produceren. Een fase geleden was ik de eerste om te zeggen dat vertragen veiliger is, maar ondertussen zien we dat we de omgeving niet helpen met stilstaand verkeer.

Minister, misschien moet u in de provinciale adviescomités een plaats voorstellen voor de Tourings of de VAB's van deze wereld. Vandaag is dat decretaal niet vastgelegd. Zij bewaken mee het doorstromingsaspect en het algemeen belang van de automobilist, met alle respect voor de verkeersveiligheid en alle elementen die daar deel van uitmaken.

De voorzitter: De heer Huybrechts heeft het woord.

De heer Pieter Huybrechts: Iedereen gaat ermee akkoord dat de verkeerscapaciteit enorm is toegenomen. Dat valt niet te betwisten. Ik wil een praktijkvoorbeeld geven uit de stad Herentals. Daar rijdt ik vlugger van de ene kant van de stad naar de andere door het centrum, dan via de ring. Dat is zo tijdens het grootste gedeelte van de dag. Dan zijn we verkeerd bezig. Het is dan toch niet abnormaal dat we ervoor pleiten om de grote verkeersassen opnieuw hun doorstroombaan te geven.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Er lopen op dit moment veel aanvragen bij mijn diensten om ringwegen aan te leggen. Dat is fenomenaal. Als je door het centrum van Herentals rijdt, is de kans klein dat je in een zandbak wilt rijden. Het gaat hier over zandbakken op lokale wegen.

Het is de bedoeling om heel restrictief om te springen met die zaken. Veel van die landelijke wegen worden ook door fietsers gebruikt en die moeten niet vastrijden in het zand. Ik denk dat een klein voorbeeld uit een dik boek op de voorpagina van de krant is terechtgekomen, en een scope heeft gekregen die groter was dan de makers van het voorbeeldenboek hebben gewild.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over een eerste evaluatie van het doven van snelwegverlichting
- 2678 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de toepassing van het lichtplan in de praktijk
- 2686 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de kritiek van VAB en Touring op het Vlaams lichtplan
- 2688 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het lichtplan
- 2704 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lichtplan
- 2750 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het lichtplan
- 2776 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, een woordvoester van de federale politie reageerde in de media naar aanleiding van opmerkingen van automobilistenorganisaties Touring en VAB over het doven van de snelwegverlichting met de verklaring “dat er geen duidelijke regels voor het aansteken van de snelwegverlichting zijn”. “De beslissing hangt af van de inschatting op het moment zelf”, gaf de politiewoordvoester nog aan. “In de praktijk branden de lichten wanneer een ongeluk is gebeurd of bij wegwerkzaamheden. Voor andere situaties zijn er geen duidelijke criteria.”

Bij bijvoorbeeld de combinatie zware regenval en duisternis ervaren toch vele, ook ervaren en voorzichtige, chauffeurs het ontbreken van snelwegverlichting op bepaalde trajecten als een reëel veiligheidsprobleem. Ongetwijfeld zal de politie de weersomstandigheden van streek tot streek naar best vermogen trachten op te volgen, maar is hier geen meer gestandaardiseerde aanpak aangewezen? Is bijvoorbeeld bij een overtrekkend onweer, een inschatting op basis van meteorologische voorspellingen geen optie? Is het niet zinvol om de ingreep met betrekking tot de snelwegverlichting binnenkort al een eerste maal te evalueren, op basis van de afgelopen weken, die ‘zomers weer’ omvatten en dus op dat vlak als idealiter omschreven kunnen worden?

Minister, die opmerkingen zijn ook gemaakt toen u dit Lichtplan lanceerde. Aanvankelijk stond ik daarachter omdat België het enige land was dat vanwege zijn wegverlichting vanuit het heelal zichtbaar was. Waar het mogelijk is, moeten we trouwens besparen. U hebt toen gezegd dat er geen probleem was om wegtechnische redenen. Het asfalt op onze wegen is echter vooral fluisterasfalt. Bij regen worden die wegen spiegelglad. In de ons omringende landen waar er geen wegverlichting is, zijn de reflectoren en lijnen in functie daarvan aangebracht. U zegt dat het geen optie is om alle lichten opnieuw aan te steken. Mijn vraag is of u de lichten toch niet beter opnieuw aansteekt tot onze wegen zijn aangepast en geen besparingen doorvoert ten koste van de veiligheid, zoals nu het geval is?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik ben ook altijd een verdediger geweest van het doven van de lichten. De oorzaak voor de gevaarlijke situatie op 13 augustus was volgens VAB en Touring te vinden in het feit dat het wegdek bestaat uit gesloten asfalt dat amper water doorlaat, waardoor bij hevige regenval het wegdek spekglad wordt met veel opspattend water. In combinatie met gedoofde lichten zou dit leiden tot heel gevaarlijke rijomstandigheden.

Minister, overweegt u, nu deze situatie zich heeft voortgedaan, aanpassingen aan uw Lichtplan? Hoe zullen die eruit zien?

De voorzitter: De heer van Rouveroij heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroij: Minister, Open Vld staat voor 100 procent achter uw Lichtplan. Wat mij betreft, zou het zelfs nog verder mogen gaan.

Hoe staat u tegenover de opmerkingen van de automobilistenverenigingen?

Zullen op sommige snelwegen de lichten opnieuw tijdelijk worden ingeschakeld bij hevig regenweer binnen de context van die opmerkingen?

Welke criteria doen het Agentschap Wegen en Verkeer beslissen om de lichten opnieuw aan te steken?

Wordt er een inventaris opgemaakt van aan te passen stukken snelweg om het Lichtplan optimaal en veilig te laten werken? Zo ja, op welke termijn mag die inventaris verwacht worden?

Op welke termijn is het de bedoeling om te voorzien in de aangepaste wegmarkeringen en reflectoren op alle snelwegen?

Op welke termijn wordt een eerste evaluatie gemaakt van het lichtplan met onder andere een onderzoek naar het verhoogd ongevalrisico bij regenweer bij onverlichte stukken snelweg? Het is niet de bedoeling om op basis daarvan veel terug te schroeven. De basishouding moet immers zijn dat elke automobilist in alle omstandigheden de controle moet houden en dus zijn rijgedrag moet aanpassen aan de omstandigheden, ook wanneer de lichten gedoofd zijn.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, de N-VA staat volledig achter uw visie om de lichten op de snelwegen te doven en aan te steken wanneer dat nodig is. Dat moet het uitgangspunt zijn van de hele discussie.

We hebben vastgesteld dat er problemen zijn. U had echter al op voorhand gezegd dat er na zes maanden een evaluatie zou plaatsvinden. Ik ben geen voorstander om snel een aantal zaken te veranderen of aan te passen zonder dat die evaluatie heeft plaatsgevonden.

Wat ik vooral heb onthouden van deze onweerssituatie in de zomer is dat er waarschijnlijk een gebrek aan communicatie of duidelijkheid is over de te volgen procedures. Dat is een aandachtspunt. De vraag is dan of alle procedures voldoende bekend zijn bij de betrokken partners. Ik denk dan aan de lokale politie en de lokale besturen.

Na zes maanden komt er een evaluatie. VAB en Touring hebben gevraagd die evaluatie sneller te houden. Zult u dat doen? Zullen er nu al aanpassingen gebeuren?

Ook bij de evaluatie moeten een aantal extra elementen worden ingebracht. Bijvoorbeeld op de snelweg tussen Antwerpen en de kust, de E34, zijn de lichten gedoofd. Dat is geen enkel probleem. Er ligt echter een gewestweg parallel aan de snelweg, waar de lichten wel branden. Dat is zeer hinderlijk voor de chauffeurs op de snelweg. Bij de evaluatie moeten niet alleen de huidige procedures en communicatie worden bekeken: we moeten ook verder kijken, zoals naar de invloed van gewestwegen in de nabijheid van snelwegen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, op 30 juni werd in deze commissie in primeur een toelichting gegeven over het Lichtplan. Het was een heel enthousiaste ingenieur van AWV die ons op dat moment warm wist te maken voor deze plannen.

Het was duidelijk dat het Lichtplan een ingrijpende gebeurtenis zou zijn. Radio, televisie en allerhande infoborden brachten de bevolking op de hoogte. De enigen die niet op de hoogte waren van dit Lichtplan, en dus spelbreker waren, waren de weergoden. Vooral in de maand augustus heeft het veel geregend. De nacht van 13 augustus toonde aan dat Vlaanderen nog niet helemaal klaar is om dat Lichtplan massaal door te voeren.

Minister, heeft er intussen al een eerste evaluatie van het Lichtplan plaatsgevonden? Zo ja, wat zijn dan de bevindingen?

Deelt u de visie dat onze snelwegen of althans een deel van onze snelwegen onvoldoende zijn aangepast om het licht te doven?

Welke afspraken werden gemaakt met de politiediensten bij de invoering van het Lichtplan? Hebben de politiediensten aanvragen ingediend om de verlichting opnieuw aan te steken?

Werd bij de totstandkoming van het Lichtplan de kwaliteit van het asfalt onderzocht? Dat kan een belangrijke rol spelen bij slecht weer.

Zult u het Lichtplan bijsturen en, zo ja, op welke manier?

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, als we één ding hebben geleerd tijdens de zomer 2011, is het wel dat het weer in een mum van tijd kan omslaan en dat het noodweer ongemeen hard kan toeslaan. In die context was er heel wat animositeit over het Lichtplan. Heel wat collega's, vooral van Open Vld, hebben daar vragen over ingediend. De meeste vragen zijn al gesteld.

Minister, kunt u de precieze procedure uitleggen wie wat moet doen om bij hevige regenval de verkeersveiligheid te garanderen? Wie kan beslissen of het licht aan moet en wat moet er exact gebeuren om de lichten bij slecht weer aan te steken?

Welke nieuwe maatregelen worden genomen en wanneer worden die ingevoerd? Binnenkort is er een evaluatie. De woordvoerder van AWV heeft aangekondigd dat er binnenkort misschien al een aantal maatregelen zouden worden genomen in afwachting van die evaluatie. Zal dat inderdaad gebeuren?

Kan er onderzocht worden op welke manier er beter kan worden geanticipeerd op slechte weersomstandigheden, bijvoorbeeld door een samenwerking met instanties zoals het KMI of Buienradar?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Natuurlijk is onze fractie ook voorstander van het nieuwe Lichtplan. Dat zal u niet verbazen, minister en voorzitter. Ik wil kort verwijzen naar de bespreking die we hebben gehad begin juli en het aspect van het noodweer dat aan bod is gekomen in augustus en september. We hebben het bij de vorige bespreking in de commissie redelijk uitgebreid gehad over de omstandigheden van verkeersveiligheid, en over het feit dat als er tekenen zijn van een onveilige situatie, er overleg en coördinatie nodig zijn om toch nog lichten te laten branden. Blijkbaar zat daar het pijnpunt bij het noodweer in augustus en september en hebt u een overleg gepland met specifieke partners en specialisten om de procedure bij noodweer te evalueren.

Ik wil heel kort aansluiten bij de vraagstellers. Wat is de uitkomst van dat evaluatieoverleg? Op welke manier zullen er in de toekomst specifiek ten aanzien van het overleg en de coördinatie in het kader van noodweer, eventuele bijstellingen komen of in ieder geval een meer gedetailleerd plan voor een situatie van noodweer?

De heer Jan Peumans: Ik heb twee opmerkingen. Op buitenlandse niet-verlichte autosnelwegen staat altijd een bord dat zegt dat bij hevige regenval de snelheid wordt teruggebracht tot 50 kilometer per uur. Op de Duitse autosnelwegen vind je die borden. Het is niet alleen bij sneeuw, maar ook bij hevige regenval.

Destijds is er een onderzoek besteld over het al dan niet veilig ontsteken van lichten. Dat is uitgevoerd door een geleerd professor van de Vrije Universiteit Brussel (VUB). Ik zal die studie eens opzoeken en aan iedereen ter beschikking stellen. De redenering was toen dat men het licht wel moest laten branden. Ik denk dat de studie nog is gebeurd in opdracht van toenmalig minister Stevaert, maar dat weet ik niet meer precies. Minister Crevits kent de studie niet. We kunnen eens bekijken welke argumenten toen werden gebruikt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Vooraf wil ik zeggen dat ik hier in juni het Lichtplan in primeur heb voorgesteld. Ik weet dat iedereen zonder uitzondering zich 100 procent achter het plan geschaard heeft en ik apprecieer enorm dat iedereen vandaag dezelfde houding blijft aannemen. Als je iets verandert in de maatschappij, heb je steeds voors en tegens. Het is voor iedereen een beetje aanpassen. Mijn oprechte appreciatie dus dat ik van iedereen, zonder uitzondering, hoor dat het Lichtplan goed is, maar het is misschien wel tijd om aan de hand van de dingen die zijn gebeurd, te kijken of we moeten bijsturen of niet.

Gelet op het feit dat ik het hier in primeur heb voorgesteld, heb ik geoordeeld om niet apart in de pers te communiceren over hoe we gaan bijsturen, maar om dat meteen hier mee te delen. Daarom zal ik met u even doorheen de eerste evaluatie lopen.

De opmerking van de voorzitter dat de lichten aan zouden moeten blijven, verrast me. In de communicatie is veel te weinig aandacht besteed aan het feit dat het licht al veertien jaar lang 's nachts uit is op de snelwegen. Ik geef het u nog eens mee: het was minister Baldewijns die veertien jaar geleden heeft beslist om het licht te doven tussen 0.30 uur en 5.30 uur 's morgens. Dat was zo van 1997 tot het jaar 2007. Mijn voorganger, minister-president Peeters, heeft beslist om dat uit te breiden van 0 uur tot 6 uur 's morgens. Dat is ook gezegd in juni.

Wat zie ik nu? Er gebeurt plots iets om 3 uur 's nachts en dan wordt gezegd dat dat de schuld is van het Lichtplan van minister Crevits. Neen, die lichten zijn al veertien jaar uit. Bovendien, collega's, zijn er vandaag in Vlaanderen snelwegen zonder palen. Daar moet je dus niet eens discussiëren over het feit of dat licht al dan niet aan moet blijven. Er staat geen licht, behalve aan de op- en afritten. Het zal u niet verbazen dat een van die snelwegen zich in West-Vlaanderen bevindt en langs Torhout passeert, namelijk de E403. Ik ben het al jaren gewoon om daar in het donker te rijden en dat lukt perfect. Het regent soms zeer hevig, maar je moet gewoon je snelheid aanpassen aan de omstandigheden, dat is al gezegd.

Wat hebben we sinds 15 juli gedaan? Ik zal het nog eens in herinnering brengen. Er zijn sinds 15 juli drie mogelijkheden van verlichting. We hebben gezegd dat het licht 's nachts eigenlijk altijd uit is. We wilden omgekeerd redeneren en het niet meer aansteken, tenzij het nodig zou zijn. Over het deeltje 'tenzij het nodig zou zijn', zal ik straks een eerste proeve van evaluatie geven.

We hebben drie mogelijkheden. Ofwel is er geen verlichting meer nodig, althans als de omstandigheden goed zijn. Ofwel is er permanent verlichting nodig. Dat is op ringwegen, de op- en afritcomplexen en als die complexen minder dan drie kilometer van elkaar liggen. Er zijn recent bij ons meldingen binnengekomen over het feit dat het licht een keer niet aan was bij op- en afritcomplexen dichter dan 3 kilometer van elkaar. Het was echter een technisch defect en had niets te maken met het Lichtplan. Bij op- en afritten minder dan 3 kilometer van elkaar moet het licht aan omdat het slecht is voor de ogen wanneer het licht telkens aan- en uitgaat. In een aantal zones branden de lichten dus altijd.

Er zijn ook een aantal specifieke situaties, bijvoorbeeld de E19 ter hoogte van Mechelen, waar je een gevaarlijke bocht hebt, en waar men heeft geoordeeld het licht te laten branden. Gelet op de omstandigheden is dat veiliger.

Er zijn een aantal zones waar het licht dynamisch wordt ingeschakeld, want het is niet altijd donker. Dat is zo als de verkeersintensiteiten hoog zijn. Dat werkt nuttig. Wanneer de avondspits op gang komt in het donker of de ochtendspits zit in het donker, dan blijft het licht branden op de drukste assen in Vlaanderen tot na de spits. Dat werkt perfect. Dat zijn allemaal regels van het plan.

Ik heb aangekondigd dat er een evaluatie zou zijn na zes maanden. We hebben echter in een periode dat het licht niet zou moeten hebben gebrand omdat de dagen nog heel lang waren, namelijk in augustus, een aantal situaties meegemaakt waar het enorm veel heeft geregend. Het had een danige impact op mij wanneer het begon te regenen en het donker was. Ik voelde daarbij een frictie.

Hoe liep het vroeger? In de afgelopen veertien jaar heeft het soms ook fel geregend 's nachts. Ik heb nooit iemand horen klagen over het feit dat het licht uit was. De mensen van mijn administratie zijn hier aanwezig. Ze zijn er ook mee begaan. Het is een goed plan. We willen ook dat het slaagt. We hebben een analyse gemaakt van voor het Lichtplan. We hebben gekeken hoe vaak de politie heeft gevraagd om het licht aan te steken. Dat was gemiddeld 43 keer per maand in Vlaanderen. Dat is eigenlijk bijzonder weinig want het waren altijd heel lokale vragen, bij een ongeval of iets dergelijks. De samenwerking loopt tot op vandaag uitstekend. Er is nooit discussie over geweest, toch niet voor zover ik me kan herinneren.

Wat hebben we gemerkt? Tijdens de regenval op 13 en 14 augustus is, ook in Limburg, het licht aangestoken, maar niet overal. De regen was extreem hevig. Er is toen ook reactie gekomen van Touring en VAB, maar ook van anderen. Dan is de vraag natuurlijk in welke omstandigheden we de lichten precies zullen moeten aansteken. De collega's hebben verwezen naar de discussie die we daarover al gevoerd hebben in deze commissie.

Ik heb een dubbele evaluatie gedaan. Op 8 en 9 september is er overleg geweest tussen mijn diensten van AWW en de federale wegpolitie, om onze afspraken te verfijnen. De politie heeft bevestigd op dezelfde manier te willen werken als vroeger. Dat heeft altijd goed gewerkt. Maar ze willen natuurlijk niet telkens de zwartepiet toegeschoven krijgen als het een beetje regent. Dat is ook niet de bedoeling. Zij doen dat erg zorgzaam.

Op 12 september is het Lichtplan vervolgens besproken met alle partners van het Minder Hinder-protocol. In die periode werd ook aan het BIVV nog eens gevraagd of dat nu veiliger of onveiliger is. Het oordeel van het BIVV is eigenlijk vrij eenvoudig: het is niet bewezen dat het veiliger is, en het is niet bewezen dat het onveiliger is. Het is eigenlijk een status-quo. Het is dus een keuze die je moet maken.

Uit dat overleg bleek dat alle organisaties zonder uitzondering achter het lichtplan blijven staan, maar dat ze wel vragen om enige marge in acht te nemen, zeker in de periode waarin de markeringen en de reflectoren nog niet 100 procent in orde zijn, en om ook de weersvoorspellingen in de gaten te houden.

Nadien hebben mijn diensten contact opgenomen met Meteo Wing en het Koninklijk Meteorologisch Instituut van België (KMI), omdat dat de twee partners zijn die in het Winteractieprotocol zitten. We hebben immers al wat ervaring met slechte weersomstandigheden. 's Winters moeten de strooiers op het gepaste moment uitrijden en automatisch strooien. Vorig jaar hebben wij in dat verband een zeer goede samenwerking gehad.

En dus gaan we nu met Meteo Wing en het KMI dezelfde overeenkomst maken als bij het Winteractieprotocol: als er hevige regen voorspeld wordt, steek dan onmiddellijk het licht aan, en doe dat dan in een grotere zone dan enkel het district. We hebben immers geleerd dat je niet op de vierkante meter kunt bepalen waar het zal regenen. En dus moet men dat in een

ruime scope doen, zodat men daar soepel op kan inspelen. De overeenkomsten zijn er nog niet, omdat een paar mensen nog met verlof waren. Begin oktober gaan we samenzitten. Die overeenkomsten zijn dus in aantocht.

Het is natuurlijk niet de bedoeling dat bij de minste regen overal het licht aangaat. Iedereen voelt aan dat het bij hevige regenval moet gebeuren, maar dan moeten we daar ook een definiëring van hebben. We gaan samen met het KMI en Meteo Wing nadenken over een juiste definiëring. Zij hebben zich principieel bereid verklaard om daarover rond de tafel te zitten.

Ik wil daar echter niet op wachten. Nu is het mooi weer, maar misschien begint het volgende week weer te stortregenen. In afwachting van dat samenwerkingsprotocol is aan het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum, dat de afstandsbewaking doet, gevraagd om 's avonds de weersvoorspelling te bekijken. Als er aanzienlijke regen voorspeld wordt tijdens de avondspits, gaat het licht in de hele provincie aan. Ik wil er wel op wijzen dat dat niet zal gebeuren tussen middernacht en zes uur. Die regeling van vroeger blijft dus bestaan.

Dat is geen definitieve regeling, want ik verwacht nog een samenwerkingsprotocol met het KMI en Meteo Wing. Bovendien is men intussen volop bezig om de belijningen aan te passen. Men is overal verse lijnen aan het trekken. Daarnaast komt er vanaf volgende maand, startend op de plaatsen waar het licht in principe niet meer aan gaat, een grote vervangingsoperatie op de snelwegen om alle reflectoren in één beweging te vervangen volgens de Europese standaard. U zult bij de begrotingsbesprekingen kunnen zien dat we wat extra budget hebben uitgetrokken om dat mogelijk te maken.

Dan is er nog de discussie over het zeer open asfalt. In Vlaanderen is gekozen voor steenmastiëkasfalt (SMA) en niet voor zeer open asfalt (ZOA). Dat laatste watert door zijn open structuur beter af, maar heeft ook enkele belangrijke nadelen, onder andere met betrekking tot het winteronderhoud en de levensduur.

Voor de meest belaste autosnelwegen kiest het AWW voor beton als verharding, omdat dat een veel duurzamere verharding is. Voor de andere wegen of snelwegen wordt meestal het steenmastiëkasfalt gebruikt.

Er zijn mij geen berichten bekend dat je op die asfaltsoort geen goede belijning zou kunnen aanbrengen. Dat lijkt mij totaal geen probleem te zijn. Het voornaamste argument is: als het hevig regent, en zolang de belijningen en de reflectoren niet 100 procent zijn, probeer het licht dan preventief aan te steken.

Zo hebt u een inkijk gekregen in de eerste evaluatie die nu gebeurd is, met mijn suggesties tot aanpassing. De hoofdaanpassing bestaat erin dat we goede afspraken maken met het KMI en Meteo Wing om het licht preventief aan te steken, zolang de markeringen nog niet 100 procent zijn, en achteraf ook als het hevig regent en als het noodzakelijk is. Maar daarvoor moet ik mij op specialisten verlaten.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor de uitleg. Wij blijven voorstander van het doven van de lichten, maar we mogen ons niet vergalopperen. Straks komt het winterweer eraan, maar ook het herfstweer kan bijzonder gevaarlijk zijn. Denk maar aan de bietentransporten, denk maar aan het vallen van de bladeren. Dat blijft traditioneel een van de gevaarlijke periodes op de wegen. Het is dan ook belangrijk dat we onze infrastructuur – en dan heb ik het over de belijning en de reflectoren – aanpassen aan een toekomst zonder volledige verlichting. Ik blijf benadrukken dat we dat dringend moeten aanpakken. Wanneer gaan we dat concreet kunnen doen? Als ik kijk naar de wegenwerken die we nog allemaal moeten uitvoeren, kan ik me indenken dat dat niet de absolute prioriteit zal krijgen bij AWW.

Minister Hilde Crevits: Toch wel, mijnheer Reekmans. Ik heb daarnet al gewezen op de vervangingsoperatie van de reflectoren. Die worden vanaf volgende maand allemaal vervangen.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik dank de minister voor haar antwoord. De kracht van een goed principe, collega's, is dat je op dat goede principe ook uitzonderingen durft toe te staan. Dat is redelijk en zelfs moedig. Het goede principe is in dit geval het doven van de lichten. Daar wordt niets van afgedaan als je daar uitzonderingen op toestaat.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik wil u bedanken voor het standpunt dat u verder inneemt en voor het feit dat u vasthoudt aan het oorspronkelijke principe.

Dit was een tussentijdse evaluatie. De grondige evaluatie is voor het einde van het jaar, vermoed ik?

Minister Hilde Crevits: De grondige technische evaluatie is inderdaad voor het einde van het jaar. Het BIVV heeft gevraagd om een evaluatie te doen na drie jaar. Zij hebben nog nooit een onderzoek gedaan naar de effecten. Zij hebben wel wat cijfers waaruit blijkt dat de meeste ongevallen overdag gebeuren. Maar over drie jaar zouden we dan echt moeten evalueren wat de effecten van het plan zijn. Maar dat is een andere evaluatie dan de puur infrastructurele.

Mevrouw Lies Jans: De opmerking die ik gemaakt had over de invloed van verlichting van gewestwegen die naast de autosnelwegen gelegen zijn, wordt die meegenomen in die evaluatie? Of komt dat bij de grondige evaluatie?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik ben tevreden dat u het initiatief genomen hebt om die weersvoorspelling mee op te nemen in uw beslissing om het licht al dan niet opnieuw aan te steken. Ik begrijp dat u geen probleem hebt in de samenwerking en de communicatie met de politiediensten, en dat er ook geen gevaar is met betrekking tot het asfalt.

Ik hoop dat die eerste bijsturing uw initiatief zal ondersteunen om verder uitvoering te geven aan het Lichtplan.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, ik dank u voor uw uitgebreide antwoord. Ik wil enkel nog mijn suggestie van gisteren in de plenaire vergadering in herinnering brengen om de belangenorganisaties van de motorrijders ook mee op te nemen in de evaluatie.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mevrouw Jans, op een aantal plaatsen krijg je inderdaad een gewestweg én een autosnelweg, waarbij de ene verlicht is en de andere niet. Dat is op niet zo veel plaatsen het geval, maar AWW is aan het bekijken waar we met dergelijke situaties zitten. De heer van Rouveroy zei dat we het licht ook al zouden kunnen doven op de gewestwegen. Als we zo'n operatie doen, moeten we dat alleszins zorgzaam doen. Het is een hele aanpassing voor de weggebruikers. Men is die zones nu aan het oplijsten, mevrouw Jans. We zoeken daar dan telkens een punctuele oplossing voor.

Mijnheer D'Hulster, uw opmerking over de motorrijders is terecht. Zij zijn niet mee uitgenodigd op de eerste evaluatie, maar ik heb ze wel al uitgenodigd om over een aantal zaken te praten, onder andere de ribbelstroken. We hebben ook het engagement opgenomen om de Motorcycle Action Group (MAG) mee te nemen in het overleg, omdat we naar aanleiding van de ribbelstroken gemerkt hebben dat we heel waardevolle suggesties van hen krijgen.

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 integratie van dienstregelingen van De Lijn in Google Maps en de ontwikkeling van een applicatie voor smartphones - 2701 (2010-2011)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, wat het tweede deel van mijn vraag betreft, kan ik kort zijn. De vraag is ingediend in augustus. Ondertussen is het er, en het werkt goed. Ik zal er straks nog even op terugkomen.

Het eerste deel van mijn vraag blijft wel behouden, namelijk over de integratie van de dienstregelingen in het bijzonder populaire Google Maps. Wereldwijd zijn er intussen meer dan 450 steden waar het openbaarvervoersaanbod volledig is opgenomen in Google Maps. In ons land is Brussel als een van de eersten op die kar gesprongen.

Ik heb u daar in het verleden al een aantal schriftelijke vragen over gesteld. U verduidelijkte toen dat verschillende commerciële partijen, waaronder Google, De Lijn gecontacteerd hadden met de vraag om data te kunnen gebruiken om eigen toepassingen te verrijken. De Lijn heeft toen in navolging van die verschillende contacten een strategische visie uitgewerkt rond het ter beschikking stellen van eigen data aan derden, rekening houdend met de relevante wetgeving ter zake, zoals de wetgeving op overheidsopdrachten en de wetgeving op hergebruik van overheidsinformatie. Er werd op basis van die analyse beslist om met Google gesprekken op te starten met als bedoeling tot een samenwerking te komen.

Dat lijkt mij nogal evident, omdat nogal wat mensen die in Vlaanderen wonen, maar ook toeristen, over een smartphone beschikken en op die manier Google Maps gemakkelijk kunnen gebruiken. Bovendien is het grote voordeel bij Google Maps dat je een reisweg kunt aanstippen met een begin- en een eindpunt, en dat je dan kunt kiezen of je met de wagen gaat, met het openbaar vervoer of te voet. Op die manier kun je heel vaak de snelste weg tussen twee punten vinden.

In antwoord op mijn schriftelijke vraag van 7 september 2010 stelde u dat De Lijn nog steeds juridische onderhandelingen voerde om haar data ter beschikking te stellen van de applicatie Google Transit, die gebruikmaakt van Google Maps. Er werd ook een ontwerpovereenkomst bereikt tussen De Lijn en Google, maar er stelden zich nog twee juridisch-technische drempels. Enerzijds was er de verdeling van aansprakelijkheid tussen beide partijen, anderzijds de visualisatie van de reiswegen die de bus of tram volgt. Die twee juridisch-technische drempels dienden eerst te worden opgelost alvorens een samenwerking met Google Maps kon worden opgestart.

Gevraagd naar de streefdatum voor de publieke lancering, antwoordde u dat ernaar werd gestreefd om eind 2010-begin 2011 publiek te lanceren, maar dus wel op voorwaarde dat de bovengenoemde juridisch-technische items effectief werden opgelost. Ondertussen zijn we een jaar later. De applicatie voor smartphones is er, maar de integratie in Google Maps nog niet.

De Lijn werkte eerder een strategische visie uit rond het ter beschikking stellen van eigen data aan derden, rekening houdend met de relevante wetgeving ter zake. Kunt u mij meer toelichting geven bij deze visie? Kan iedereen gebruikmaken van de data van De Lijn? Wat is het beleid of welke zijn de afspraken ter zake?

Er stelden zich enkele maanden geleden die twee juridisch-technische drempels. Waaruit bestaan die juridisch-technische drempels precies? Hoe kunnen die worden opgelost?

De publieke lancering werd getimed op eind 2010-begin 2011. Die timing werd dus niet gehaald. Zijn die obstakels intussen opgelost? Hebben er zich bijkomende problemen gesteld? Wat is de nieuwe streefdatum?

Ik heb u laten weten dat de applicatie goed werkt. Voor heel wat zaken in die applicatie moet je het precieze adres van je bestemming kennen. Stel dat ik van bij mij thuis naar het Jules Ottenstadion, het stadion van de voetbalclub AA Gent, wil gaan. Als ik het Ottenstadion ingeeef, vindt de applicatie dat niet terug. Misschien kunnen een aantal belangrijke punten in een stad worden opgenomen, zodat je op die manier van het ene naar het andere punt kunt gaan zonder het precieze adres te kennen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: RISE stond al een tijdje in de steigers. Het is een zeer interessante en gebruiksvriendelijke applicatie. RISE staat voor Reizigersinformatiesystemen Extra. Dat strategisch project is uitdrukkelijk opgenomen in de nieuwe beheersovereenkomst van De Lijn. Daar hoort het ontsluiten van de datasets van De Lijn zoals haltes, reisinformatie en dienstregelingen voor derden expliciet bij. De Lijn heeft een principieel standpunt ingenomen ter bevordering van 'open data'. Dat betekent dat De Lijn bereid is om haar data gratis ter beschikking te stellen van externe partijen. Hiervoor werd door De Lijn een procedure opgesteld. Samengevat komt die erop neer dat, door het ondertekenen van een standaardlicentieovereenkomst, een externe partij toegang krijgt tot de data van De Lijn. Via dat systeem kan De Lijn maximaal waarborgen dat de uiteindelijke informatie die externe partijen verspreiden, voldoet aan de nodige kwalitatieve vereisten.

Betreffende het ter beschikking stellen van data aan Google werd inderdaad meegedeeld dat de lancering gepland was voor eind 2010-begin 2011. Dat is inderdaad al een tijd geleden. Er werd wel expliciet vermeld dat dat onder de voorwaarde was dat die twee juridisch-technische drempels eerst werden weggewerkt. Over die eerste drempel, namelijk de juridische, heb ik goed nieuws: de verdere onderhandelingen tussen De Lijn en Google hebben tot een oplossing geleid en er werd een akkoord bereikt. Die eerste drempel is dus weggewerkt.

Er is een groot probleem met de tweede drempel, de visualisatie van de reisinformatie. Reisinformatie zelf kunnen niet worden doorgegeven aan Google. Dat komt doordat NAVTEQ, de digitale kaartleverancier van de Vlaamse Overheid en dus van De Lijn, expliciet verbiedt routes gebaseerd op NAVTEQ-kaartmateriaal aan derden door te geven. Met Google werd een alternatieve oplossing gevonden om toch een bepaalde mate van visualisatie van de reisinformatie te genereren. Dat alternatief wordt nu uitgetest. Momenteel valideert Google de datasets van De Lijn, om ze vervolgens te integreren in hun toepassingen. Mijnheer Roegiers, indien er geen bijkomende storingen optreden in dat proces, komt dat dit jaar nog in orde.

Bij de lancering op 14 september jongstleden werd de mobiele routeplanner voorgesteld. Dat is een aangepaste website voor gebruik op iedere smartphone of personal digital assistant (pda). Dat werkt goed, is zeer gebruiksvriendelijk en makkelijk te downloaden. Er is ook een applicatie voor de iPhone gelanceerd.

Ten slotte wil ik het verschil toelichten tussen Google Transit en Google Maps. Via Google Maps kun je informatie op een geografische locatie opzoeken of een route plannen. Het plannen van die route kan in Vlaanderen momenteel enkel via de auto of te voet. Google Transit is een bijkomende dienst bij Google Maps. Met de toevoeging van Transit kun je nu je complete reis via Google Maps plannen, inclusief routes voor het openbaar vervoer. Daarvoor moeten die routes van het openbaar vervoer eerst worden ingevoerd in Google. Dat zou ook tegen eind dit jaar in orde moeten zijn.

Uw suggestie om belangrijke punten op te nemen, vind ik goed. Ik ken de exacte cijfers niet, maar na een paar dagen hadden al duizenden mensen die applicatie gedownload. Men zit er

dus blijkbaar echt op te wachten. Stel dat je bijvoorbeeld verdwaald bent, dan is het mogelijk om de dichtstbijzijnde bushalte op te vragen. Het werkt dus zeer goed.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Het werkt inderdaad goed. Het wordt vaak en veel gebruikt door toeristen.

Ik noteer dat het juridische probleem opgelost is en dat het visualisatieprobleem waarschijnlijk kan worden opgelost, waardoor het eind dit jaar zou kunnen worden gelanceerd.

Ik kende NAVTEQ niet, maar ik neem aan dat de kaarten van NAVTEQ ook gebruikt worden voor het verkeer. Via Google kun je namelijk wel volledig de intensiteit van het verkeer bekijken. De wegen zijn in groen, oranje of rood gekleurd. Daar kan Google dus blijkbaar wel beschikken over die data van NAVTEQ. Of werkt het Agentschap Wegen en Verkeer niet met NAVTEQ samen voor de kaarten?

De voorzitter: Mijnheer Roegiers, minister Crevits zal daar schriftelijk op antwoorden omdat het nogal een technische aangelegenheid is.

Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, de data worden door De Lijn ter beschikking gesteld aan Google Maps. Krijgen wij van Google Maps ook informatie over de gebruikers, bijvoorbeeld waar ze zich bevinden of hoe vaak ze van die applicatie gebruikmaken?

Minister Hilde Crevits: Er bestaan in ieder geval datasets over het aantal downloads. Ik heb nog niet nagevraagd of er verder informatie beschikbaar is over de gebruikers.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) met betrekking tot het proefproject LZV's (langere en zwaardere vrachtwagens) - 2705 (2010-2011)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, op 24 juni van dit jaar leverde de MORA zijn advies af met betrekking tot het proefproject LZV's (ecocombi's). Zoals aangekondigd in de commissievergadering van 9 juni 2011 naar aanleiding van vragen van de heer Reekmans en mevrouw Smaers, beloofde u met dit advies in de hand verder te bekijken of we op bepaalde tracés een proefproject van start kunnen laten gaan.

Het advies van de MORA kan worden samengevat in volgende krachtlijnen: aanpassing van de potentiële trajecten in functie van verkeersveiligheid voor de proefprojecten van start gaan; tijdige afstemming met Nederland en de Europese regelgeving; de vraag om routes op te nemen die zich binnen Vlaanderen situeren en dus niet enkel grensoverschrijdend zijn; de vraag naar gestructureerde communicatie ten aanzien van andere stakeholders over het project; een stappenplan dat afspraken moet bevatten over validering, opvolging en evaluatie, de afbakening van het proefproject, initiatieven voor de organisatie van specifieke opleidingen, de handhaving. Het vermijden van een omgekeerde modal shift was een van de essentiële voorwaarden van het vorige MORA-advies uit 2009. Dat wordt in dit advies herhaald.

Minister, in het licht van deze feiten zou ik graag de volgende vragen stellen. Kan er tegemoetgekomen worden aan de vraag van de MORA om projecten op te zetten binnen

Vlaanderen? Maakt het tot nu toe verrichte studiewerk dergelijke routes mogelijk? Afstemming met Nederland en de Europese regelgeving zijn evident. Kunt u een tijdsplan vooropstellen? Is er een nieuwe Europese regelgeving in de maak met betrekking tot de LZV's? Op dit ogenblik zijn die grensoverschrijdende trajecten niet mogelijk. Uit het advies leren we dat er een stappenplan in de maak is. Zal dit stappenplan beantwoorden aan de wensen van de MORA? Kunt u hiervoor een tijdsplan uiteenzetten? De MORA stelt tevens dat er nog geen gestructureerde communicatie is geweest ten aanzien van andere stakeholders dan de wegtransportsector. Hoe zult u tegemoetkomen aan deze opmerking?

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Ik sluit mij enigszins aan bij de vraag van mevrouw Jans. Minister, ik wil in het bijzonder verwijzen naar uw antwoord in de commissievergadering van 9 juni 2011 op onder meer mijn vraag om uitleg. Toen werd er ook even stilgestaan bij het aspect van de verkeersveiligheid. Er werd ook verwezen naar Nederland. Er werd bevestigd dat er voor wat betreft verkeersveiligheid geen verdere hinderpalen waren voor de invoering van het proefproject. Er werd tijdens de vorige bespreking wel verwezen naar een samenwerkingsakkoord dat nog moest worden afgesloten tussen het gewest en de federale staat.

Intussen is er het MORA-advies waarover mevrouw Jans het al had. Dat advies omvat geen elementen die het proefproject op de lange baan zouden kunnen schuiven of die zouden kunnen verhinderen dat het plaatsvindt. Dat advies is dus positief ten aanzien van een verdere opzet en start van het proefproject. Ik heb echter wel een bedenking bij één element uit het MORA-advies, met name waar de MORA spreekt over het beperken van het gebied waar het proefproject kan plaatsvinden. De beperking tot het Vlaamse grondgebied lijkt hun voorkeur weg te dragen. Toch is het aangewezen om dit toch in samenwerking met Nederland te bekijken. Er zijn daar nu al succesvolle proefprojecten met ecocombi's opgezet met Vlaamse transportbedrijven uit de Noorderkempen. Die kunnen daarmee Nederland veel gemakkelijker beleveren. Het zou een succes zijn indien de trajecten die er nu al op Nederlands grondgebied worden uitgevoerd, zouden kunnen worden doorgetrokken. Nu moeten zij stoppen aan de grens met België. Daar moet het project worden stopgezet. Daar moeten zij opnieuw afhaken en aan gewone vrachtwagens koppelen.

Wat is nu de verdere timing na dit MORA-advies? Zijn er nog belemmeringen? Kan het proefproject worden opgezet?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het voorstel van resolutie aangaande de invoering van het proefproject voor langere en zwaardere vrachtwagens kent blijkbaar ook een lange en zware lijdensweg vooraleer het tot uitvoering kan komen. In een resolutie van 2007 werd de vraag naar een proefproject goedgekeurd. We stevenen nu af op eind 2011 en op 2012, en nog steeds is er van een proefproject geen sprake. Je zou er op den duur moedeloos van worden.

Minister, wat is nu, na dit nieuwe advies van de MORA, de stand van zaken? Waar zit nu nog de kink in de kabel om dit proefproject eindelijk uit te voeren?

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, u hebt ooit eens gezegd dat grondigheid altijd moet primeren op snelheid. Ik weet niet meer in welke context dat was. Maar die grondigheid mag geen excuus zijn om niet zo snel mogelijk te gaan. Voor dit proefproject is grondigheid toch heel belangrijk. Zolang het proefproject niet volledig waterdicht is op het vlak van de verkeersveiligheid, is het moeilijk te verantwoorden.

Mevrouw Jans heeft vier heel interessante vragen gesteld. Op één aspect van het advies van de MORA wil ik dieper ingaan: de evaluatie, de opvolging en de validatie. Door wie zal dat

gebeuren? Wie zit er in de stuurgroep die dat zal evalueren? Ik neem aan dat dat niet alleen mensen uit het wegtransport zijn, maar ook deskundigen en experts.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Het traject van de LZV's is een ultralang traject. Ik herhaal nog eens mijn statement, zonder een voorafname te doen op de verre toekomst: dat proefproject moet er komen. Punt. Ik weet dat het moeilijk gaat. Maar sommige andere dossiers verlopen ook moeilijk. We zullen nooit weten wat de effecten zijn als we geen proefproject doen. Ik probeer zeer trouw de resolutie uit te voeren.

Mevrouw Jans, ik kan als Vlaams minister uiteraard alleen maar een proefproject goedkeuren op Vlaams grondgebied. Het is onmogelijk om te zeggen dat je ermee naar de andere kant van Europa mag rijden: de Europese regels zijn wat ze zijn. Anderzijds is het ook logisch dat de enige trajecten die geselecteerd zijn, trajecten op Nederland zijn, want daar mogen ze al rijden. Ik weet niet wat ze zullen doen aan de grens. Loskoppelen? Maar het is een proefproject. Het is dus sowieso logisch dat men de bestaande trajecten zal proberen te verlengen, om dan in Vlaanderen uit te komen. Daar zit de grootste winst. Ik kan alleen maar op Vlaams grondgebied een project goedkeuren. Over buitenlandse grondgebieden heb ik – jammer misschien – heel weinig of helemaal geen bevoegdheden.

Ik heb in deze commissie zeer uitgebreid informatie gegeven over de stand van zaken. De MORA heeft nog eens een advies gegeven. In opvolging daarvan is het regelgevend kader dat er moet zijn in volle voorbereiding. Ik heb ook altijd gesteld dat ik niet zal werken aan een regelgevend kader als ik geen trajecten heb. Dat is natuurlijk logisch. We hebben nu een aantal geselecteerde trajecten. Er moet nog een keuze worden gemaakt. Ondertussen kunnen we wel al aan het regelgevend kader werken. Mijnheer D'Hulster, wij zullen binnen het regelgevend kader kijken hoe we dat zullen opvolgen en evalueren. Dat zit allemaal in hetzelfde pakket.

De Europese wetgeving laat proefprojecten met LZV's toe in lidstaten op voorwaarde dat die de Commissie daarvan op de hoogte brengen. Dat zal gedurende de opstart van dit project uiteraard gebeuren. Een aantal lidstaten dringen aan op een herziening van de wetgeving inzake gewichten en dimensies van voertuigen. De Commissie wenst deze wetgeving te herzien. Ik heb totaal geen zicht op de richting die deze consultatie zal uitgaan. Dat heeft ook geen impact op het proefproject dat ik wil realiseren.

En dan het stappenplan. Het is de bedoeling dat we maar van start gaan als alle regelgeving in orde is. Na de principiële goedkeuring door de Vlaamse Regering zal dit regelgevend kader ter advies aan de MORA en de Raad van State moeten worden voorgelegd en vervolgens aan het Vlaams Parlement. We moeten dus nog een weg afleggen, maar ik wilde dat niet doen voor ik wist dat de trajecten mogelijk zouden zijn. Het ene had een onlosmakelijke impact op het andere.

De bedoeling is dat de gewenste trajecten aan de hand van de selectiecriteria beoordeeld en vergund zullen worden voor een periode van twee jaar. In de beperkte praktijkproef worden een aantal LZV's over een bepaald aantal routes toegelaten. Dit biedt de mogelijkheid om de effecten daarvan te onderzoeken.

Een opvolgingscommissie zal de verschillende effecten in kaart brengen en aanbevelingen geven. Die kunnen leiden tot een voortzetting, dan wel een uitbreiding of stopzetting van de proef. Ook de MORA zal in deze opvolgingscommissie worden betrokken.

Dan was er een vraag over de gestructureerde communicatie. Ik vind dat wat vreemd. Wie zit er in de MORA? Iedereen die betrokken is bij het mobiliteitsgebeuren maakt deel uit van de MORA. Ik heb telkens, volgens sommigen te vaak, advies gevraagd aan de MORA. Alle stakeholders zijn betrokken. Voor mij is dat het hele veld. Dan vind ik het vreemd dat men zegt dat ik niet gestructureerd heb gecommuniceerd. Ik vraag advies, dus dat is de beste

communicatie. Ik kan nu nog niet communiceren van waar naar waar het zal zijn, want er is nog geen project goedgekeurd. Ruime communicatie zal er moeten zijn op het moment dat het proefproject van start gaat. Dat zal ook gebeuren, maar zover zijn we nog niet.

Bedrijven en chauffeurs moeten goed ingelicht worden, ook de andere weggebruikers moeten op de hoogte worden gesteld. Uiteraard moet er ook met de VVSG worden overlegd. Ik heb daarover al duidelijkheid geschapen. Het is absoluut niet de bedoeling dat je met een LZV over ronde punten gaat rijden of door kleine kernen. Dat kan ook niet. Dat is ook de reden waarom er zo'n zorgvuldige en zorgzame screening is gebeurd op het aantal trajecten.

Ik hoop dat we zorgzaam en gestaag vooruit kunnen gaan. Het licht staat op groen om het regelgevend kader uit te werken. In de loop van de komende maanden zullen we een voorwaardelijk groen licht – het is een pilootproject – kunnen bereiken.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: De vorige keer heb ik gezegd dat dit een neverending story was. Ik hoop nu dat er wel een einde komt aan de story. Met uw inzet en volharding zal dat misschien wel lukken. Het is nuttig dat we de trajecten over de grenzen heen kunnen uitspreiden, dat ook het proefproject over de grens Nederland-Vlaanderen kan gaan. Maar daar stuiten we natuurlijk op de Europese regelgeving. Is er al geïnformeerd bij de Europese Commissie om zulke grensoverschrijdende proefprojecten mogelijk te maken? Dat is een belangrijk element in de evaluatie van dergelijke trajecten.

Minister Hilde Crevits: Ik weet dat er al grensoverschrijdende trajecten zijn. Voor mij is het van belang dat ik dit proefproject in een Vlaamse context kan doen. Zeker in een proefproject zou je over de grens moeten kunnen gaan. Het is vooral van belang dat we het hier nu eens geraken over een traject, en dan zien we wel wat er verder gebeurt.

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 een snellere afhandeling van incidenten

- 2734 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanhoudende verkeerschaos

- 2786 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg in afwachting van nieuwe contracten in het kader van FAST+

- 2789 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de vertraging inzake de aanbesteding en toewijzing van FAST+- contracten

- 2791 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrijmaken van de rijweg na ongevallen

- 2799 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het vrijmaken van de rijweg na ongevallen

- 2804 (2010-2011)

Vraag om uitleg van mevrouw Griet Smaers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het sneller vrijmaken van de weg na een ongeval

- 2879 (2010-2011)

De voorzitter: Mijnheer Keulen, ik stel voor dat u uw beide vragen om uitleg samen behandelt.

De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, mijn eerste vraag om uitleg is algemeen, de tweede is een toegepaste situatie.

De snellere afhandeling van incidenten steekt op gezette tijden de kop op. Touring heeft een aantal voorstellen gelanceerd waarbij het volgens zijn berekening mogelijk is het aantal verliesuren bij incidenten te verminderen met 70 procent. Touring heeft enkele provocerende, om niet te zeggen overdreven, stellingen gelanceerd. Tegelijk werd het debat daarmee opengetrokken, en dat heeft ook zijn verdienste.

In een van de voorstellen ging Touring te ver, maar de commotie daarover lanceerde wel het debat. Toch kan het nuttig zijn deze en andere voorstellen op hun merites te beoordelen. Immers, het aantal verliesuren op jaarbasis door incidenten ligt rond de 8 miljoen. Dat is 24 procent van het totale aantal van 32 miljoen verliesuren op jaarbasis. De kost van een verliesuur bedraagt in ons land gemiddeld 19 euro. Een significante vermindering kan een economisch verschil maken en dat kunnen we best gebruiken.

Praat maar eens met de transporteurs in Vlaanderen. Vroeger deden ze vanuit Limburg twee vrachten per dag op en neer naar de kust. Vandaag is dat in het beste geval nog één.

Touring stelde een aantal zaken voor.

Invoering van een gecombineerde federale auto- en vrachtwagenregeling, gericht op de snelle inzet van de bergers en hulpdiensten via een Centraal Meldpunt Incidenten. Dit meldpunt krijgt dan een oproep van de politiemeldkamer en kan meteen bergers inschakelen zonder dat de politie eerst ter plaatse moet zijn. De totale afhandeltijd van een incident wordt daarmee met gemiddeld 15 minuten verkort. Bij vrachtwagens is dat zelfs 90 minuten. Het aantal verliesuren vermindert met 40 procent.

Doorgedreven oefening van hulpverleners en evaluatie daarvan door de verschillende hulpverleningsdiensten. De tijdwinst bij de afhandeling van een incident kan daarmee oplopen tot 16 procent. Betere integratie van de meldkamers van hulpdiensten en verkeerscentra: tijdwinst 5,4 procent. eCall-meldingen waarbij voertuigen automatisch alarmcentrales contacteren bij incident: tijdwinst wordt geschat op enkele minuten. Snelle informatie-doorstroming gevaarlijke stoffen en niet pas bij aankomst van de brandweer: tijdwinst 20 minuten bij ongevallen met tankwagens. Doorsturen van de camerabeelden van de verkeerscentra naar de hulpdiensten maakt het makkelijker om meteen aangepast materiaal te voorzien: tijdwinst tussen de 5 en 10 procent.

De snellere afhandeling heeft ook een bijkomend positief effect op de verkeersveiligheid voor zowel hulpverleners, slachtoffers als weggebruikers omdat de kans op bijkomende ongevallen door onoplettendheid, inrijden op de staart van de file enzovoort, vermindert.

Nu wil ik het hebben over de praktijksituatie. Op 12 september moest ik om 10.30 uur op het partijbureau zijn. Ik vertrek thuis meestal om half negen. Die dag ben ik thuis gearriveerd om half een, maar Brussel heb ik niet gezien. Er was een ladingverlies van mout in Winksele. Daar knappen de mensen op af. Als de overheden aan elkaar zeggen dat ze ergens niet konden zijn omdat ze geen voertuig met bijzonder statuut hadden of omdat ze in de file stonden, dan zeggen de mensen: verdomme, u bent de overheid, los het op.

Meerderheid en oppositie moeten daarover elkaars rekening niet maken, we moeten dat oplossen. Dat is iets waar mensen op afknappen. Minister, ik weet dat u met het kabinet van federaal minister Turtelboom hebt gesproken.

Werden deze voorstellen in tussentijd door de administratie onderzocht en indien ja, wat zijn de bevindingen? Welke maatregelen zijn praktisch haalbaar voor omzetting in de praktijk?

Klopt het dat het materiaal dat noodzakelijk is om de rijvakken weer vrij te krijgen, niet over de pechstrook mag? Indien ze dat niet mogen, mag dat alvast wel onder politiebegeleiding. Hoe komt het dat dat dan niet werd toegepast? Er was ook sprake van om de civiele bescherming vroeger te mobiliseren. Op een bepaald moment hebben ze dat zelf naar buiten gebracht. Zij zitten een beetje in de verdrukking. Wat is hun verdere toekomst? Vandaag is dat een doorgedreven en sterk uitgebouwde brandweer, maar eigenlijk kunnen zij meer dan vandaag het geval is, worden ingezet. Bij overstromingen bijvoorbeeld zouden zij met hun materiaal en met hun professionele opleiding veel meer kunnen doen.

Hoe staat u tegenover de idee om ook voor ladingverlies iets dergelijks als FAST in het leven te roepen?

Ik wil ook nog even herinneren aan de suggestie van de heer van Rouveroy om bijvoorbeeld bij calamiteiten schermen te plaatsen waardoor de kijkfiles kunnen worden gereduceerd of weggewerkt. Wij hebben dat voorstel ingediend op 31 mei. Ik zie vandaag dat dit een beetje is gekaapt door collega's, wellicht omdat het een goed voorstel is. Binnen 2 à 3 weken wordt dit voorstel van resolutie van de heer van Rouveroy, mevrouw De Ridder en mezelf in deze commissie besproken.

Hier bestaat geen algemene waarheid. Hier bestaan geen tovermiddelen. Men moet vertrekken van goede wil, redelijkheid en creativiteit. De burger moet terecht van ons kunnen verwachten dat wij dit soort van praktische euvels oplossen. Wij worden daar trouwens ook op afgerekend bij de verkiezingen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Een aantal maanden geleden werd in deze commissie een discussie gevoerd over de contracten met FAST. In elk geval is het duidelijk dat de files ons land beheersen. Iedereen heeft er bij momenten de buik van vol. Dag na dag zijn er files die ons land verkeerslam leggen. Files zijn gevaarlijk. Ik denk dan aan de kopstaartaanrijdingen. Daarnaast zijn files ook heel duur en bijgevolg ook zeer schadelijk voor onze economie. Ik had gisteren nog een gesprek met iemand van een bedrijf waarvan drie personeelsleden vast stonden in de file. Als dat een aantal keren per maand gebeurt, is zo'n bedrijf gewoon failliet. Files zorgen ook voor een slechtere luchtkwaliteit, wat de maatschappelijke kost nog verhoogt. Het is dan ook duidelijk dat de aanpak van het fileprobleem absoluut noodzakelijk is.

Minister, ik wil met u een aantal punten overlopen. Een daarvan is de rol van de Liefkenshoektunnel. We hebben het in deze commissie en in de plenaire vergadering al vaker gehad over het openstellen van de Liefkenshoektunnel zonder dat er een ongeval is gebeurd. Het zou zelfs ongevallen kunnen voorkomen.

Een ander punt is het opnieuw actief maken van FAST+ om obstakels na ongevallen snel te verwijderen. De heer Keulen verwijst terecht naar de civiele bescherming. Ik vind dat een heel goed voorstel dat zeker onderzocht moet worden.

Ik wil het ook hebben over de spreiding van het verkeer over de hele werkdag. Daarbij maak ik een link naar de PIEK-projecten. U had een PIEK-project lopen dat nu normaal gezien afgerond moet zijn.

Tot slot wil ik het nog even hebben over het rijden op milieuvriendelijke brandstoffen met als doel de luchtkwaliteit te beheersen.

Minister, in hoeverre werd onderzocht of de Liefkenshoektunnel voor de problematiek op de Antwerpse ring, in de nabije toekomst een belangrijke rol kan spelen voor vrachtverkeer? Ik heb gezien dat er intussen een affichecampagne is gestart voor het tolvrij maken van de Liefkenshoektunnel.

In hoeverre zal het contract met FAST vernieuwd worden? Zal er in elke provincie een FAST ingezet worden? Of wordt er een andere oplossing gezocht, onder meer met de federale politie, zoals momenteel gebeurt? Is dat project intussen geëvalueerd?

Het PIEK-project werd in samenwerking met twee bedrijven opgestart. Dit project moet ertoe leiden dat buiten de spitsmomenten, met andere woorden in de vroege uren of zeer late uren, op een stille manier kan worden geleverd met stillere voertuigen, en geluidsarm laad- en losmateriaal. Werd dit project inmiddels goed bevonden, en zal dit verder uitvoering krijgen in de strijd tegen de files?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, mijn vraag gaat vooral over de aanbestedingen en contracten inzake de FAST+-projecten. Onlangs vernamen we via de pers dat de nieuwe contracten voor FAST+ nog niet voor vandaag zijn. Het zou tot januari duren voor die nieuwe contracten klaar zijn.

In afwachting van de nieuwe contracten kondigde u aan in overleg te treden met de actoren om te kijken welke extra maatregelen kunnen worden genomen om de wegen sneller vrij te maken na een ongeval. U zou dat samen doen met de politie, de brandweer, het parket en het Vlaams Verkeerscentrum.

Het is niet de eerste keer dat deze problematiek hier wordt besproken. Op 19 mei gaf u in de commissie aan dat u aan uw administratie had gevraagd om een goede doorlichting te maken van de contracten en offertes. Een van de problemen was namelijk het lage of uitblijvende aantal inschrijvingen op een aanbesteding. Heel wat commissieleden drongen aan op meer

transparantie en op de nood aan voldoende concurrentie bij de aanbesteding. U trad die opmerkingen bij.

Minister, wat zijn de resultaten van uw overleg van 9 september met als doel een aantal extra maatregelen te nemen om in afwachting van het afsluiten van nieuwe contracten het fileleed ten gevolge van ongevallen te beperken? Wat is het resultaat van de door u gevraagde doorlichting van de contracten in het kader van FAST+? Welke conclusies hebt u hieruit getrokken voor het opstellen van de nieuwe contracten? Kunt u toelichten waarom het afsluiten van nieuwe contracten opnieuw vertraging heeft opgelopen?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, het is naar verluidt nog maandenlang wachten op de nieuwe FAST+-teams om vrachtwagens na een ongeval of panne van de snelweg weg te takelen. Dat zulke files aanpakken door snelle tussenkomst-projecten nochtans vandaag onmisbaar is, bijvoorbeeld op de Antwerpse ring, werd helaas de voorbije periode meermaals aangetoond.

Minister, gisteren was er de primeur van de spitsstrook die geopend werd, maar die al de nodige vertraging had door files en andere problemen. Aan ambities en goede bedoelingen geen gebrek, maar het is nu eenmaal de spijtige realiteit.

Het vrijmaken van snelwegen na ongelukken, is en blijft een groot aandachtspunt. Ik geef nog een voorbeeld van maandagochtend 12 september. Een vrachtwagen verloor rond half zeven zijn lading mout op de E314 tussen Lummen en Leuven, waardoor de rechterrijstrook tussen Winksele en Gasthuisberg versperd was. De opgeroepen bulldozer die de weg moest vrijmaken, kwam echter zelf in de file terecht, en mocht naar verluidt niet over de pechstrook. In elk geval duurde het tot omstreeks 10 uur eer de snelweg weer volledig vrij was. De file had zich tijdens die uren uiteraard sterk uitgebreid in de hele regio.

Minister, aan ambities en goede voornemens geen gebrek en we kunnen alleen maar toejuichen dat er spitsstroken bij komen, maar we blijven wel zitten met de problemen die we vandaag kennen. De files en de kijkfiles na ongevallen zijn een heel groot probleem. Daarom hebben we gisteren een voorstel van resolutie ingediend dat iets verder gaat dan dat van de collega's van Open Vld, die al eerder een voorstel van resolutie hadden ingediend over de calamiteitenschermen, die toen nog in de onderzoeksfase zaten. We hebben pas het voorstel van resolutie ingediend nadat we de praktijkkennis hebben kunnen opvragen over de ring van Londen en enkele locaties in Duitsland en Nederland. Daar waren heel gunstige effecten. Daarom hebben we een verregaand voorstel van resolutie ingediend, dat hier zeker ter sprake zal komen.

Ondertussen zijn ook de prijzen van die schermen bekend. Men mag op ongeveer 1500 euro rekenen voor een dergelijke aanhangwagen met een scherm dat tot 100 of 200 meter kan worden uitgetrokken. Als we kijken naar de resultaten die men er in Londen en in Nederland mee heeft geboekt, is het absoluut het onderzoeken en het bekijken waard.

Minister, waarom stellen we dit voor? Wat willen we concreet in dat voorstel van resolutie hebben en waar verschillen we qua concretisering met het eerdere voorstel van resolutie? In Nederland en Engeland worden deze calamiteitenschermen gebruikt wanneer de politie de vaststellingen komt doen. De politie is daartoe bevoegd. Wij stellen voor dit toe te wijzen aan de brandweer wanneer die ter plaatse komt bij ongevallen, in plaats van aan de politie. Dat debat zullen we binnenkort in de commissie kunnen voeren. Ik denk dat we over de partijgrenzen heen moeten bekijken hoe we op een verstandige manier steeds beter zullen kunnen omgaan met files. Men moet niet telkens dingen heruitvinden. Als we in sommige landen bepaalde dingen zien waarvan de kostprijs meevalt en die een maximaal rendement geven, dan moeten we daarop inzetten.

Het voorstel van resolutie is alleen door onze fractie ingediend. Nogmaals, onze fractie staat steeds open om het voorstel van resolutie partijoverstijgend te bekijken en zelfs te gaan naar een unaniem voorstel van resolutie van alle partijen in deze commissie. De file is een probleem van elke Vlaming en het heeft er niets mee te maken welke kleur die Vlaming heeft. Daarom denk ik dat we bij dergelijke zaken partijoverstijgend moeten durven werken.

We zullen vragen om ook hoorzittingen te houden met de bedrijven die dit in Engeland en Nederland produceren. Die mensen willen dat hier komen toelichten. We hebben meermaals contact gehad met deze firma's. Minister, er zijn contacten geweest met de federale staatssecretaris van Mobiliteit door die firma's, maar die hebben laten weten dat er de voorbije maanden niets meer is gebeurd. Laten we dus zeggen: wat we in Vlaanderen doen, doen we beter.

Minister, ik had graag van u een antwoord gekregen op de problemen die we hebben gehad, en zeker over de FAST+-contracten, waarover er totaal geen duidelijkheid bestaat.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: Minister, mijn vraag heeft betrekking op een drietal elementen. Eerst en vooral is dat het voorstel van Touring en de commotie die daarover is ontstaan in de maanden juli en augustus. Het voorstel had betrekking op het sneller vrijmaken van de snelweg na een ongeval. U hebt op 7 september laten weten dat er een overleg zou worden gepland met alle betrokken partijen om meer in het bijzonder in te gaan op een aantal van de voorstellen over hoe de weg effectief sneller en efficiënter zou kunnen worden vrijgemaakt. Een van de voorstellen die toen werden gelanceerd, was om takelwagens eventueel gebruik te laten maken van de pechstrook in geval van een ongeluk.

Het tweede element van mijn vraag betreft het FAST- en het FAST+-project. Collega Jans en andere collega's hebben er ook al naar verwezen. Er is een bespreking geweest op 19 mei in de commissie waar er werd aangekondigd dat er wordt gewerkt aan een nieuwe overeenkomst in het kader van het FAST- en het FAST+-project. Er werd toen ook meegedeeld dat de huidige werking van het FAST-project zou worden doorgelicht en eventueel aangepast.

Ik wil deze vraag nog wat meer opentrekken en niet beperken tot de FAST+-projecten en de voorstellen van Touring en de reacties daarop. Ik wil ook verwijzen naar de gedachtewisseling in deze commissie en de toelichting van Metaforum K.U.Leuven, met onder meer professor Tampère en de visietekst 'Personenmobiliteit in Vlaanderen'. In de commissie van 22 juni 2011 werd verwezen naar het feit dat FAST in vergelijking met gelijkaardige buitenlandse initiatieven nog veel beter zou kunnen presteren. Professor Tampère verwees daarbij naar het proces van incidentmanagement in Nederland onder leiding van professor Immers van de Technische Universiteit Delft. In het kader van de gedachtewisseling en in het kader van de visietekst die we toen hebben gekregen, bleek dat er heel interessante voorstellen in verband met incidentmanagement in Nederland te vinden waren en dat men daar een stuk verder staat dan in Vlaanderen wat betreft de snelle en efficiënte afhandeling van incidenten. Vandaar het opentrekken van deze vraag naar eventuele uitgebreidere voorstellen die geënt zijn op Nederland.

Minister, wat is de uitkomst van het overleg dat u gepland had met de betrokken partijen na de ophef over de voorstellen van Touring? Zijn er uit dit overleg concrete voorstellen uit de bus gekomen? Zo ja, welke? Wat is de stand van zaken in de nieuwe aanbesteding voor het FAST- en het FAST+-project? Werden de voorwaarden voor deze aanbesteding aangepast aan de wensen tot verbetering en efficiëntieverhoging van incidentmanagement in Vlaanderen? Wat zijn de conclusies van de doorlichting van het FAST-project waarvan u melding maakte in de commissievergadering van 19 mei 2011? Welke zaken verliepen goed? Welke zijn voor verbetering vatbaar? Plant u aanpassingen of nieuwe initiatieven na de doorlichting van het project? Zo ja, welke? Tot slot, verwijzend naar de gedachtewisseling

met de K.U.Leuven: zal Vlaanderen zich laten inspireren door het Nederlandse voorbeeld in het kader van incidentmanagement? Zal hierop verder worden gebouwd en gewerkt?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, de vragen zijn door de voorgaande sprekers al overgenomen. Ik hoef ze dus niet te herhalen. Ik wil enkel principieel het woord nemen en me aansluiten bij de verontwaardiging van een aantal collega's met betrekking tot een aantal van de voorstellen van Touring die er echt over waren. Ik luister graag naar het antwoord van de minister.

De heer Jan Peumans: Collega's, wat me verwondert in uw vraagstelling, is dat niemand een link legt naar de federale overheid. Twee weken geleden om 12 uur 's nachts gebeurde net voor mij een ongeval. Een Nederlander vloog de berm in en zat vervolgens te kermen in zijn verhakkelde auto. Een hoop mensen stopt dan en begint te gapen. Ik heb onmiddellijk de hulpdiensten gebeld en de brandweer van Hasselt was als eerste ter plaatse. De volgende die aankwam, was de MUG, en de derde was de wegpolitie. De dag nadien is een wegenwachter van minister Crevits gekomen om de schade op te nemen en een bestek op te maken van de schade aan de borden, de reling en dergelijke. De dag nadien of de avond zelf treedt er dan ook een verkeersdeskundige van het Openbaar Ministerie op om de nodige vaststellingen te doen.

De calamiteitenschermen werden geplaatst door de brandweer. Ik moest het gapende publiek eerst weghouden van de man, want die raakte nog meer in paniek. Het hele verhaal van incidentmanagement en FAST+ is de enige bevoegdheid van de minister, maar alle andere dingen zijn puur federale bevoegdheden die door de federale ministers in samenspraak met minister Crevits zouden moeten worden opgelost. Als de politie oordeelt dat een verkeerskundige ter plaatse moet komen door de aard van het ongeval met een of twee doden, dan zal niemand zeggen dat men de zaak meteen gaat opruimen. Het hangt van de aard van het ongeval af. De wegpolitie geeft gewoonlijk aan wanneer er wordt weggetakeld. Ik hoef minister Crevits niet te verdedigen, ze is daar veel te sterk voor.

Ik heb me vorige legislatuur beziggehouden met het incidentmanagement. U kunt een aantal vragen van mij daarover terugvinden. Ik stel vast dat de federale overheid op dat vlak nog niets is veranderd. Ik wil geen steen werpen naar welke minister ook. Het gaat over het snel op elkaar afstemmen van deze diensten. Het was nacht en dan denk je dat iedereen sneller ter plaatse is, maar de file was zeer lang op een bepaald ogenblik. Men wilde zelfs het verkeer afleiden. Ik ben verwonderd over al deze vragen, die allemaal zeer waardevol zijn, maar de federale overheid heeft hier een heel belangrijke rol in te spelen. Dat mis ik in de opmerkingen die zijn gemaakt. Ik heb het woord 'federaal' niet één keer horen vallen.

De heer Jan Penris: Voorzitter, ik ben blij dat u voor een splitsing pleit. *(Opmerkingen)*

De heer Jan Peumans: Wie zich daar tijdens de vorige legislatuur intens mee heeft beziggehouden, is toenmalig minister van Mobiliteit Landuyt.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, het is een beetje een jaarlijkse traditie als augustus ten einde loopt en september eraan komt. Dit is het vierde jaar dat ik minister van Openbare Werken ben en elk jaar heb ik cyclisch hetzelfde beleefd. In september zijn er steeds opnieuw veel ongevallen.

Het verkeer komt weer op gang. De voorbije weken hebben we echter echt spectaculaire ongevallen gezien. Op een bepaald moment stond heel het land op stelten. Het ging niet snel genoeg in de Kennedytunnel. We mogen echter niet vergeten dat daar twee vrachtwagens in elkaar waren gehaakt. Eén vrachtwagen vervoerde stellingen. Die stellingen zaten dwars door de andere vrachtwagen. Die vrachtwagens moesten met heel bijzonder materieel uit elkaar

worden gehaald. Dat materieel kon de tunnel echter niet in. Dit was een zeer complex ongeval waar we niet aan hadden gedacht. Toch is het gebeurd.

Ik wil me nergens achter verbergen. Ik probeer enkel een stand van zaken te geven. Ik begin met een objectieve vaststelling. Het is echt enorm. Gisteren hebben bepaalde mensen me tijdens de plenaire vergadering misschien bleek zien wegtrekken. Vlak voor de spitsstrook in werking trad, viel er een vrachtwagen in panne. Een uur later heeft op een andere rijstrook een ongeval plaatsgehad. Iets later is een auto zonder brandstof daar ook nog in panne gevallen. Dit was werkelijk de wet van Murphy. Mijn woordvoerster had er buikpijn van. We konden er niets aan doen.

Hoewel de situatie vreselijk was, heeft de voorzitter terecht opgemerkt dat dit reclame voor de spitsstrook was. De spitsstrook is er. Ik hoop dat het vanavond iets beter loopt. Het betreft hier overigens een staaltje van innovatie dat we in Nederland hebben gehaald. Veel mensen hebben hier met gestage koppigheid aan gewerkt. Indien we niet koppig en doortastend waren geweest, was die strook er nooit gekomen. Ik heb dan ook een grote appreciatie voor de inspanningen die zijn geleverd.

Ik zal beginnen met de vragen over Files Aanpakken door Snelle Tussenkost (FAST). De voorzitter heeft terecht opgemerkt dat dit niet volledig bij mij ligt. Ik wil dit even duiden. FAST is een samenwerking tussen de federale wegpolitie en het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV). Die contracten worden niet exclusief door mij beheerd. Ze vormen een samenwerking tussen de wegpolitie en AWV om files op een, zoals de term al zegt, snelle manier aan te pakken.

De wegpolitie en niet AWV is de instantie die de opdracht geeft voertuigen met panne of na een ongeval op een snelweg ambtshalve te laten takelen. De wegpolitie en AWV hebben samen de bestekken opgesteld en aanbesteed. Het verschil met de situatie in gewone omstandigheden is dat stukken van de snelwegen aan takelaars worden toegewezen. De snelweg tussen punt a en punt b is voor een bepaalde takelaar en zo verder.

Indien een calamiteit wordt vastgesteld, roept de wegpolitie deze vaste takeldienst op om snel te komen. Het voordeel is dat de takeldienst aan kwaliteitseisen met betrekking tot het materiaal, de kennis en de aanrijtijden is gebonden. Het contract legt een aantal administratieve bepalingen op die de verwekker van de hinder een correcte afrekening garanderen. Ik heb het niet noodzakelijk over de veroorzaker van de hinder. Indien een vrachtwagen met hespen kantelt, veroorzaakt dit hinder. De chauffeur van de vrachtwagen is echter niet noodzakelijk de schuldige.

In afwachting van nieuwe FAST-contracten hebben de wegpolitie en AWV afspraken gemaakt om de continuïteit van het takelen van voertuigen op autosnelwegen te regelen. Indien er geen FAST-contract is, valt de wegpolitie terug op een beurtrol. Hierbij zullen verschillende takeldiensten gedurende een bepaalde periode van wacht zijn. Het spreekt voor zich dat het om dezelfde takeldiensten gaat. De aanrijtijden en de eisen ten aanzien van het materiaal zijn ondertussen de standaard geworden.

Er wordt veel commentaar op die aanrijtijden geleverd. We hebben een evaluatie uitgevoerd. In feite zijn er met betrekking tot de voorbije accidenten niet veel inbreuken op de aanrijtijden geweest. De takelaar is niet altijd het probleem. Zo raakten de kuisers niet bij de mout. Dat had niets met de takelaar te maken.

Ik zal even de grootste verschillen tussen een situatie met en een situatie zonder een FAST-contract overlopen. De takeldienst handelt de administratieve handelingen volledig zelf af. De wegpolitie of het AWV moeten dit niet controleren. Er kunnen geen boetes worden opgelegd indien de takeldienst te laat aankomt. Het grote voordeel van FAST schuilt in de garantie met betrekking tot en in de betrouwbaarheid van de dienstverlening. Het bestek is zeer betrouwbaar en moet zeer rigoreus worden gevolgd.

We hebben de snelheid van de aanrijtijden na een aantal ongevallen geanalyseerd. We hebben vastgesteld dat deze snelheid niet het grootste knelpunt is. De takeling zelf en het vrijmaken van de baan kunnen, afhankelijk van de situatie ter plaatse, enige tijd vergen. Ik heb al naar het ongeval in de Kennedytunnel verwezen. Die vrachtwagens moesten letterlijk uit elkaar worden getrokken. De variatie van de ongevallen die gebeuren, is in feite enorm.

Het is mogelijk een takelaar te roepen. Afhangelijk van het ongeval is echter soms een bepaald soort materieel nodig. Sommige ladingen vergen de inzet van gespecialiseerd materiaal en goed getrainde mensen. Diensten als de civiele bescherming kunnen hier een belangrijke rol bij spelen. De civiele bescherming was niet uitgenodigd voor het eerste overleg. Dat is ondertussen rechtgezet.

Het ergert me dat de FAST-contracten vertraging hebben opgelopen. De markt heeft eind 2010 bijzonder slecht op de aanbestedingen gereageerd. We hebben toen besloten opnieuw aan te besteden. Er is ook heel wat kritiek gekomen. Als de markt niet goed op een uitgeschreven aanbesteding reageert, kunnen we het best eens nagaan waarom er niet voldoende is gereageerd.

De werkgroep, die ook leden van de wegpolitie en het AWV telt, heeft getracht de problemen op te lossen. De bestekken voor personenwagens en vrachtwagens zijn na een lange discussie aangepast. Die wijzigingen zijn ingrijpend. Het heeft allemaal langer geduurd dan eerst werd verwacht.

Tijdens de vorige legislatuur heeft mevrouw De Ridder op een bepaald ogenblik verklaard dat die contracten veel te duur zijn en dat mensen klagen. De afhandeling moet tenslotte door iemand worden betaald. We hebben dan ook getracht alle problemen op te lossen.

Ik overloop even de wijzigingen. De inschrijvingsvorm voor de bestekken is veranderd. Vroeger werd de prijs door de overheid per post vastgelegd. De inschrijver moest dan een percentage voor het volledige bestek opgeven. De nieuwe bestekken werken met een vermoedelijke hoeveelheid. Achteraf moet dat worden bekeken. De administratieve procedure is herbekeken. De grootte van de percelen is geëvalueerd. Iedereen krijgt een bepaalde zone toegewezen. We moeten ervoor zorgen dat die zones niet te groot of te klein zijn. Er moet voldoende concurrentie zijn. We zijn nagegaan hoe groot de percelen moeten zijn om een realistisch werkvolume te kunnen aanbieden. Het moet haalbaar zijn voor een normale takeldienst. De zones moeten ook voor de politiediensten werkbaar zijn. De bestekken voor vrachtwagens en personenwagens bevinden zich in de laatste rechte lijn.

Ik hoop dat die procedures begin volgend jaar volledig zullen zijn afgehandeld. Het heeft allemaal lang geduurd, waarvoor mijn excuses. Indien we ten gevolge van een te laag aantal inschrijvers niet kunnen aanbesteden, kunnen we de gelegenheid beter aangrijpen om eens goed over onze aanpak na te denken.

Het is zeker de bedoeling dat de FAST- en FAST+-contracten blijven bestaan. Ze zullen ook worden bijgestuurd. Daarnaast is er de samenwerking tussen de wegpolitie en het Vlaams Verkeerscentrum, die voor de dynamische signalisatie langs de wegen en voor calamiteitenroutes moet zorgen. Dit heeft niets met de afhandeling van incidenten te maken. Dit gaat om de afhandeling van het verkeer na een incident.

Dit brengt me bij de vragen over crisismanagement. Dit staat los van de aanrijtijden en de takelaars. Incidenten op de verzadigde of bijna verzadigde snelwegen die tot het Vlaams wegennet behoren, zorgen voor enorme problemen. Grote delen van ons wegennet, zowel snelwegen als onderliggende wegen, hebben hier last van.

Wat het incidentmanagement betreft, ben ik blij dat de voorzitter daarnet heeft verklaard dat dit de inzet van enorm veel partners vergt. Vooral op het terrein moeten al die partners verschrikkelijk goed, snel en efficiënt samenwerken.

Er is een veelvoud aan mogelijke scenario's. Er zijn pannes, kleine ongevallen, ongevallen met een beetje blikshade, ongevallen met zwaargewonden en mensen die het leven laten en ongevallen met rare ladingen die op de weg terechtkomen. Dit is enorm divers.

Als we het sneller willen laten verlopen, moeten we nagaan of we de afhandeling van die kleintjes kunnen versnellen. Ik heb het al vaak meegemaakt dat een kleine aanrijding tussen twee auto's voor een enorme file zorgt. Die auto's blijven dan urenlang op de weg staan tot iedereen is gearriveerd. De vraag is of dit al dan niet nodig is. We moeten daarnaast ook naar de grotere ongevallen kijken.

Er zijn heel veel beleidsdomeinen bij betrokken: dat van mijzelf want ik ben wegbeheerder, federale diensten, politie, brandweer, civiele bescherming, medische interventiediensten, takeldiensten, parket, wegbeheerders, tunnelbeheerders en het verkeerscentrum. We hebben een draaiboek voor incidentmanagement opgemaakt. Ik zou dat verder op punt willen stellen, maar gezien de vele actoren is het maar normaal dat ik als minister van Openbare Werken federaal minister van Binnenlandse Zaken Turtelboom daarbij ga betrekken. De heer Keulen heeft het gezegd, het is logisch dat u dat weet natuurlijk. Ik heb persoonlijk contact met haar opgenomen om eens te praten over het Vlaams draaiboek en een eventuele aanpassing ervan zodat er een automatische aanpak kan ontstaan.

Ik geef een voorbeeld. Bij een ongeval, zegt Touring, moet de politie onmiddellijk de takelaar oproepen, nog vóór de ambulance. Maar dat heeft voor- en nadelen. Dat kan goed zijn als het takelen dringend is, maar als de takelaar daar anderhalf uur staat te niksen omdat hij moet wachten tot de medische diensten hun werk hebben gedaan, dan kost dat heel veel. En wie moet dat betalen? We moeten tot goede afspraken komen.

Er zijn in het verleden al grote inspanningen geleverd. Ik wil niemand iets wijsmaken, een ongeval zal altijd hinder veroorzaken en zijn afhandeling op het terrein vergen. Er zijn al verbeteringen gebeurd. Op 9 september 2011 was er overleg tussen het AWV, het Verkeerscentrum, de federale politie, het parket en de vertegenwoordiging van de lokale politie. Dat verliep zeer goed. Op 12 september 2011 was er het Minder Hinder-protocol-overleg. Er kwamen heel veel voorstellen, onder andere van Touring, VAB en de camionsector. Ik heb vooral het debat laten woeden zonder knopen door te hakken. De wereld zal morgen nog niet veranderen. Het is mijn bedoeling om nu met minister Turtelboom doorbraken te gaan realiseren.

Touring wil bijvoorbeeld één federale meldkamer. Op het overleg werden hier een aantal kanttekeningen bij geplaatst. Bij de invoering van het nummer 112 zullen de politie en brandweer een gezamenlijke meldkamer hebben. $100 + 101$ is 112. (*Gelach*)

In de toekomst zal de communicatie tussen beide dus beter moeten verlopen. Op het terrein is men enorm tevreden over de prestaties van de brandweer. Er is geen kritiek, maar men moet elkaar begrijpen. De meldkamer krijgt alle oproepen binnen, ook de gewone medische noodoproepen en niet enkel de verkeersgerelateerde oproepen. Dit laten samenkomen in één gemeenschappelijke meldkamer is delicaat. Dat moet worden besproken met de federale collega's. Ik hoop dat we over enkele weken al enkele bijsturingen kunnen realiseren. Alle voorstellen worden besproken.

Waar we in het verleden schromelijk tekortschoten, is dat we veel te weinig lessen trokken uit grote ongevallen. Dat is een gedeelde verantwoordelijkheid. We hebben nu afgesproken om na zware ongevallen debriefings te organiseren. We gaan zoeken naar de fouten. Het is gemakkelijk om het allemaal op de takelaar te steken. Na een groter incident komt er voortaan minstens een telefonische consultatieronde. Het AWV zal tweemaal per jaar een overleg organiseren om een evaluatie te maken van incidenten. Dat moet al een en ander oplossen.

We moeten zeker de zwartepiet niet doorspelen aan elkaar. We willen dit allemaal oplossen. Ik verwijs naar federale initiatieven. Er zijn simulatieoefeningen georganiseerd op de R0 om iets bij te leren.

De voorzitter vroeg ernaar, bij een ongeval moet er een deskundige ter plaatse komen. Daarom wil men nu fotogrammetrie inzetten als alternatief. Het is een fotografeertechniek waarmee men zeer snel foto's kan nemen en later als er meer tijd is een reconstructie kan doen. Het werkt zeer goed. Ook Vlaams-Brabant wil daar nu mee gaan werken. De Antwerpse politie spreekt van een zekere tijdswinst. Dat zou voor heel Vlaanderen zinvol zijn.

Een ander idee is het gebruik van de pechstrook. Zonder blauw zwaailicht mag niemand daarop behalve de prioritaire diensten en voertuigen. Takeldiensten zijn niet prioritair. Mijn diensten rijden niet prioritair. Toen ze de mout moesten gaan opruimen met dat incident in september, reden ze zichzelf vast in het verkeer. Ik ga met staatssecretaris Schouppe van Mobiliteit praten om die voertuigen prioritair te maken. Er is een voorstel om in het nieuwe ontwerp van wegcode vast te leggen dat iedereen die wordt opgeroepen door de politie automatisch de pechstrook zou mogen gebruiken, dus ook takelaars en mijn diensten. Ik heb daar niets op tegen. Maar dat blauw zwaailicht heeft wel nog als groot voordeel dat de mensen opzijaan. Bij grote drukte en als de pechstrook gebruikt wordt als afrit, zit de auto van het AWW zonder zwaailicht toch nog vast.

Een interessant idee zijn de kijkschermen. Er bestaat op vandaag een protocolakkoord tussen de federale wegpolytie en de civiele bescherming over het ter plaatse brengen van kijkschermen. Deze dienen vooral om slachtoffers af te schermen en niet zozeer om kijkfiles te vermijden. Ik heb er geen probleem mee om uit goede voorbeelden te leren. We moeten nog uitvinden wie het best geschikt is om zulke schermen te komen plaatsen. Is dat het AWW? De politie? De brandweer? Ik kan er geen uitspraak over doen. Het is overigens niet altijd opportuun om een scherm te plaatsen. Het kan niet in alle omstandigheden. Het hangt ook af van de aard van het ongeval. Ik ben zeker bereid om dat te onderzoeken. Ik ben niet bereid om vandaag honderd schermen aan te schaffen. Misschien blijkt uit het overleg dat een federale dienst daar veel beter kan voor instaan.

Nederland staat vandaag inderdaad verder in het incidentmanagement. We moeten de goede punten daarvan bekijken. Wat het takelen op zich betreft, nogmaals, is het zeker niet zo dat de Nederlandse takelbedrijven beduidend beter of sneller zouden zijn dan de Vlaamse. Ik ben daar misschien wat chauvinistisch in. De markt van de Nederlandse takelbedrijven is er eerder een van vele kleinere takeldiensten, terwijl in Vlaanderen de markt bestaat uit minder maar grotere takeldiensten. Er bestaat trouwens nog een groot verschil tussen Nederland en Vlaanderen, en dat is het retentierecht. De takelaar kan daarmee het voertuig inhouden tot de takelfactuur betaald is. Dat kennen wij niet. Dat is een knelpunt. Ik wil dat alles goed geregeld geraakt. We mogen ons laten inspireren door Nederland maar dat kan gelet op de regelgeving niet altijd. Ik denk erover na.

Betreffende het moutincident had u heel wat vragen. Het ging om een incident waar geen takeling bij verricht diende te worden. De band met FAST was er dus niet. Dat er zo'n lange file ontstond doordat FAST er nog niet was, klopt niet. Het lijkt me niet wenselijk om het opruimen van de rijbanen binnen FAST onder te brengen. Dat is immers takelen. Het is de brandweer die instaat voor het ruimen van de weg en daartoe opdrachten kan geven aan het AWW.

Samenvattend kan ik stellen dat de contacten gelegd zijn met de diverse bevoegde federale ministers. De FAST+-contracten hoop ik binnenkort te kunnen lanceren. Ik hoop ook dat er binnenkort een doorbraak is om te zorgen voor een verbetering bij die knelpunten. We doen ook aan nazorg en zelfevaluatie.

Mevrouw Van den Eynde, het Piekproject wordt geëvalueerd. Ik verwacht het definitieve rapport eind oktober. Ik denk dat daarover een boeiende bespreking kan worden gevoerd in deze commissie. Het is de bedoeling een aantal leveringen buiten de spits te laten gebeuren. Dat betekent 's ochtends vroeg of 's avonds laat. Veel gemeenten stellen dat men dat niet mag doen. Hier zou het kunnen op voorwaarde dat wordt geïnvesteerd in geluidsarm laden en lossen. Twee warenhuizen werken daaraan mee in een aantal gemeenten in Vlaanderen. Het

is volop bezig. Ik verwacht de evaluatie eind oktober. Dan is het de bedoeling om samen met de VVSG te bekijken hoe we een veralgemeend systeem kunnen inpassen, waardoor er toch wat ademruimte zou ontstaan, zeker met betrekking tot de fijnmazige distributie.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik heb vier korte replieken. Ik denk dat het sleutelbegrip en het werkpunt voor de nabije toekomst het concreet vorm geven van het incident-management is. Daarvoor zullen inderdaad meerdere wegen bewandeld moeten worden.

U hebt ook zelf aangegeven dat een open geest nodig is als het gaat over de nieuwe technieken, de fotogrammetrie. Het komt erop neer dat de digitalisering wordt ingeschakeld. De verzekeringsmaatschappijen doen daar soms moeilijk over. Die hebt u nog niet vermeld. Die moeten ook mee rond de tafel zitten. Ze doen achteraf soms moeilijk als er onvolkomenheden zijn bij de pv's. U mag de verzekeringssector niet vergeten bij het overleg.

De calamiteitenschermen worden in Nederland al meer algemeen toegepast. Misschien moet u daar ook eens naar kijken. De goede samenwerking tussen overheden en autoriteiten lijkt een dooddoener, maar is in dezen letterlijk van levensbelang.

Ik eindig met een niet onbelangrijk detail: de mout op de weg. U moet het stelsel van prioritaire voertuigen uitbreiden. De aanleiding is banaal, om niet te zeggen triviaal. De gevolgen zijn echter catastrofaal op het vlak van tijdverlies en fileopbouw. Via het uitbreiden van het stelsel van de prioritaire voertuigen kunt u proberen daaraan te remediëren.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, uit uw antwoord maak ik op dat u toch opteert voor een samenwerking met FAST+ en dat de markt daarop momenteel onvoldoende reageert. Tijdens een eerdere discussie had u zelf de noodzaak in vraag gesteld om in elke provincie een FAST+-team in te zetten. Gaat u werkelijk door met het plan om in elke provincie een FAST+-team in te zetten? Gaat u verder overleg plegen over het voorstel om de civiele bescherming in te zetten en de brandweer meer in te schakelen? Ik weet dat er een grote hervorming is geweest binnen de brandweer in heel het land, waarbij de zones en de hulpverleningszones op gewestwegen duidelijk zijn afgebakend, zodat elk korps weet op welke plaats het moet ingrijpen. Als er een duidelijke afbakening is, kan dat een enorme meerwaarde betekenen bij de aanpak van de problematiek. Ik zou dat zeker meenemen als u daarover onderhandelt met minister Turtelboom.

Ik ben ook heel tevreden dat u zelf inziet dat het analyseren van ongevallen heel belangrijk is en zeker een meerwaarde kan betekenen. Ik hoop dat binnenkort de verkeersongevallen-analyse, die we in ons voorstel van resolutie hebben gevraagd, verder zal worden doorgevoerd.

Uit het antwoord op de schriftelijke vraag over het Piekproject had ik begrepen dat het eind augustus zou aflopen. U zegt dat u de evaluatie eind oktober verwacht. Met de commissie Leefmilieu zijn we naar een van de warenhuizen gegaan die aan het Piekproject deelnam. We hebben die wagens gezien. Ze waren enorm geluidsarm en ook nog eens milieuvriendelijk. Ze reden op CNG. Als we de wagens die vooral in de distributiesector voor de warenhuizen rijden, buiten de spitsmomenten kunnen inschakelen, dan zou dat een meerwaarde betekenen en positief zijn in uw beleid tegen de files. Ik hoop in elk geval dat het project een opvolging krijgt.

U hebt geen antwoord gegeven met betrekking tot de Liefkenshoektunnel. Ik denk dat dat een zwaardere discussie wordt.

Minister Hilde Crevits: Die wordt toch tolvrij gemaakt bij ongevallen.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Wel als er ongevallen zijn. Als u die tunnel echter permanent tolvrij zou maken, zou u misschien veel meer ongevallen kunnen voorkomen. Nu

wordt die enkel tolvrij gemaakt bij ongevallen. Dat is eigenlijk het tegenovergestelde. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

Als we moeten wachten op dat masterplan! Ik denk dat de regeling met de Liefkenshoek-tunnel gemakkelijker is.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, u hebt een heel uitgebreid antwoord gegeven. De doorlichting en de evaluatie van de contracten is gebeurd. Ik ben benieuwd naar de nieuwe aanbestedingen en wat daar het resultaat van zal zijn. We zullen afwachten en, indien nodig, nieuwe vragen stellen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Ik denk dat de collega's al duidelijk naar voren hebben gebracht wat er besproken is en waar de aandachtspunten moeten liggen. De komende periode moeten we zeker de debatten voeren, en zeker over die schermen, waarvan het effect in andere landen bewezen is. U stelde al de vraag wie die dan moet aankopen. Ik kan alleen het standpunt van mezelf geven: dat is Vlaanderen. Wij staan in voor het beheer van de wegen. We zijn ook verantwoordelijk voor de Vlamingen die de wegen gebruiken. Voorzitter, ik weet dat het geen Vlaamse bevoegdheid is, maar Vlaanderen kan perfect dergelijke zaken aankopen en ter beschikking stellen. Ik denk dat we dat het best bespreken als het voorstel van resolutie aan bod komt.

En, wie weet, misschien zijn er nu onderhandelaars vlijtig bezig om dat deel van de mobiliteit naar Vlaanderen te brengen.

De heer Jan Peumans: Mijnheer Reekmans, ik knikte daarnet even van nee. Ik moet niet namens de minister antwoorden, maar het punt dat ik wil maken, is dat de wegenwachter de eerste is die wordt aangesproken. Om 7 uur 's avonds zit die ook thuis tv te kijken. De eerste die aanwezig is, is gewoonlijk de wegenpolitie ofwel de brandweer. De wegenpolitie kan moeilijk die schermen meenemen. Degene die het meest is aangewezen, is de brandweer. Die heeft de grote middelen om dat allemaal te vervoeren. De wegenwachter met zijn kleine Renault voorzien van een Vlaamse Leeuw kan dat niet. Het zal niet Aloïs van om de hoek zijn.

De heer Peter Reekmans: Mijnheer Peumans, daarnet heb ik al toegelicht hoe ik het zie.

De heer Jan Peumans: Dan zijn we het weer eens met elkaar. Er gaat iets groeien tussen ons beiden.

De voorzitter: Mevrouw Smaers heeft het woord.

Mevrouw Griet Smaers: De FAST+-projecten moeten, letterlijk en figuurlijk, zo snel mogelijk van de baan zijn. We kijken natuurlijk uit naar die nieuwe contracten en hopen dat er wat efficiëntiewinst wordt geboekt.

Ik besluit ook dat er in samenwerking met de federale minister van Binnenlandse Zaken heel wat werk wordt geleverd inzake het incidentmanagement. Ik hoop dat er nieuwe ideeën ontstaan, onder meer vanuit Nederland. Alle andere goede voorbeelden vanuit Europa of daarbuiten kunnen natuurlijk helpen. Ik hoop dat we zo snel mogelijk een snellere en efficiënte afhandeling kunnen hebben met het incidentmanagement.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, en tot de heer Philippe Muyters, Vlaams minister van Financiën, Begroting, Werk, Ruimtelijke Ordening en Sport, over de problematiek van de uitbreiding van de haven van Antwerpen in het Waasland en de discussie met de Inspectie van Financiën

- 2771 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Jan Penris tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de gevolgen van het negatieve advies van de Inspectie van Financiën inzake bepaalde aspecten van het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de Antwerpse haven

- 2852 (2010-2011)

Vraag om uitleg van de heer Filip Watteeuw tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de havenuitbreiding in Doel en het Waasland en het negatieve advies van de Inspectie van Financiën

- 2850 (2010-2011)

De voorzitter: Het antwoord wordt gegeven door minister Crevits.

De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, ik vind dat deze vragen hier gesteld en behandeld moeten kunnen worden. Ik begrijp echter niet goed waarom nu op basis van een advies van de Inspectie van Financiën wel vragen geagendeerd kunnen worden, terwijl dat in het verleden om die reden al diverse keren werd geweigerd. Ik zou graag weten waarom het nu wel kan en in het verleden niet, en of dit een precedent is.

De voorzitter: Ik denk dat de heer Penris daarover een interpellatie heeft ingediend. Die werd omgezet naar een vraag om uitleg. De voorzitter heeft geoordeeld. Door de omvang van het probleem, door het feit dat drie volksvertegenwoordigers daarover een vraag stellen, begint er een belletje te rinkelen en laten we die vragen doorgang vinden.

De heer Jan Roegiers: Dat is in het verleden ook gebeurd.

De voorzitter: Ik weet niet waarop u doelt. Dat moet u bij de regeling der werkzaamheden ter sprake brengen.

De heer Jan Roegiers: Ik wil het hier principieel en in openbare zitting vragen. Als twee of meerdere leden een vraag stellen op basis van een advies van de Inspectie van Financiën, mag het dus geagendeerd worden?

De voorzitter: Ik weet niet over welke vragen uit het verleden het gaat.

De heer Jan Roegiers: Voorzitter, u weet dat wel.

De voorzitter: Zeg het dan, dan kan ik er ten minste op antwoorden.

De heer Jan Roegiers: Ik ga geen oude koeien uit de sloot halen. U moet niet zenuwachtig worden. U weet dat er in het verleden meer dan één vraag op basis van de adviezen van de Inspectie van Financiën geweigerd is. Ik vraag gewoon principieel of dit nu de nieuwe regel is.

De voorzitter: De heer Penris had een interpellatie. Het Bureau heeft geadviseerd die om te zetten naar een vraag. De heer Watteeuw had ook een interpellatie. Dan vindt men het blijkbaar voldoende belangrijk. Daarom was het advies op het Uitgebreid Bureau ze om te zetten naar vragen om uitleg.

De heer Jan Penris: Als ik u te hulp mag komen, voorzitter, ik hoef dat niet te doen, maar we hadden deze ochtend eenzelfde probleem in de commissie Wonen. Soms komen zaken in de actualiteit en krijgen dan een nieuwswaarde die ze misschien niet verdienen, maar ze worden door de pers onder een vergrootglas gezet. Dat maakt dat parlementairen wakker worden. Het parlement moet de pers niet nalopen, maar de werkelijkheid kan op

verschillende manieren tot ons komen en als het door de pers wordt gebracht, is het dikwijls uitvergroet. Ik vond het feit zo zwaarwichtig dat ik een interpellatie heb ingediend, net zoals mijn collega van Groen!.

De heer Jan Roegiers: Mijnheer Penris, ik heb eerst gezegd dat ik het goed vind dat die vragen geagendeerd worden, alleen vroeg ik principieel of we vanaf nu op basis van adviezen van de Inspectie van Financiën met meerdere collega's via het indienen van een interpellatie vragen kunnen stellen.

De heer Jan Penris: Het gaat niet alleen over een advies van de Inspectie van Financiën. Het is een dossier dat in deze commissie zeer gevoelig ligt.

De voorzitter: Goed.

De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, uit berichtgeving in de media blijkt dat de Inspectie van Financiën niet akkoord gaat met de uitbreidingsplannen voor de Antwerpse haven in het Waasland. Naar verluidt tekent de Vlaamse Regering zonder de gepaste verantwoording de haven ruimer dan ze zelf in 2009 besliste en ontbreekt elke budgettering ervoor.

Mijnheer Penris, ik ben geen specialist, u wel. Ik ben eerder een wakker parlamentslid. Ik stel deze vragen omdat ik graag meer toelichting kreeg over dit dossier. Minister, wat is de exacte en ware toedracht van de feiten en welke impact heeft dit alles op de verdere ontwikkeling van de Antwerpse haven? Welke stappen zette u recent om deze problematiek op te lossen; welke zult u weldra zetten?

Voor mijn laatste vraag citeer ik uit het jaarverslag van de Maatschappij Linkeroever. Mijn informatie komt niet enkel uit de media. Ik ben ook even gaan kijken wat de jaarverslagen zeggen over deze kwestie. Daar staat letterlijk: "Sedert de uitdieping van de Schelde is de Waaslandhaven nu ook bereikbaar voor de allergrootste containerschepen, waardoor kan ingespeeld worden op de verder belangrijke toename van de gecontaineriseerde wereldhandel die op 10 jaar tijd zal verdubbelen."

Minister, hoe gaat men het daaruit voortvloeiend wegtransport vlot laten verlopen? Oosterweel is nog steeds veel gekweel, maar zal in de meest optimistische dromen pas klaar zijn binnen een decennium. Zo lijkt me deze vraag in deze commissie absoluut terecht.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Voorzitter, minister, collega's, ik ga iets doen wat ik niet graag doe: een tekst voorlezen. Ik spreek veel liever uit de buik. *(Opmerkingen van minister Hilde Crevits)*

U antwoordt lezend en daarna kunnen we vanuit de buik verder spreken. Ik doe dat ook liever niet om een praktische reden, ik kan met mijn nieuwe bril niet goed lezen. Ik doe dat nu wel, en, mijnheer Roegiers, dat wijst er toch op dat dit dossier gevoelig ligt. Ik sta in een spreidstand. Ik spreek niet met een dubbele tong, het is nog wat vroeg. Ik heb ook geen twee petten op, ik draag niet graag petten.

Maar ik heb een dubbel gevoel bij dit dossier. Aan de ene kant draag ik de Vlaamse havens een zeer warm hart toe en de Antwerpse haven in het bijzonder. Ik hoop dat u mij dat niet kwalijk neemt. Aan de andere kant ben ik als jarenlang lid van de oppositie – en ik hoop dat ik die taak nog wat mag voortzetten – een groot bewonderaar geworden van diensten zoals de Inspectie van Financiën. Als die mensen iets melden, doen ze dat niet zonder reden. Ik heb dan aan mijn fractiesecretaris, die in West-Vlaanderen woont en de gewetensproblemen niet heeft die ik in dit dossier heb, gevraagd om een tekst op te stellen. Die lees ik voor.

Eind 2008 werd het plan-MER Strategisch Plan Afbakening Haven van Antwerpen afgewerkt en ondertussen goedgekeurd. Vervolgens zou met het gewestelijk RUP voor de afbakening van de Antwerpse haven een belangrijke stap worden gezet naar de uiteindelijke ruimtelijke afbakening van het Linkeroeverhavengebied, omvattende zones voor maritieme, industriële

en logistieke ontwikkeling. Het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) voor de afbakening van de haven van Antwerpen zou dit vertalen in een homogene gebieds-afbakening waarbinnen de mogelijkheid tot het bouwen van een containergetijdendok, het Saeftinghedok, voorzien is.

De Inspectie van Financiën gaat nu blijkbaar niet akkoord met de uitbreidingsplannen voor de Antwerpse haven in het Waasland. Volgens de Inspectie tekent de Vlaamse Regering zonder verantwoording de haven ruimer in dan ze zelf in 2009 besliste en ontbreekt elke budgettering daarvoor. Vlaams minister van Openbare Werken Crevits, u dus, vraagt minister van Ruimtelijke Ordening Muyters, nu het havenplan ruimer wordt ingetekend, om extra begeleidingsmaatregelen voor grondeigenaars die worden onteigend. De ruimere intekening zou slaan op 1500 hectare, waarbij 155 woningen extra onteigend zouden moeten worden.

Nochtans liet de Inspectie van Financiën al op 3 mei 2011 weten dat de extra uitbreiding niet kon. Toch vroeg u aan minister Muyters op 6 juli 2011 om goedkeuring. U schreef zelfs dat het advies van Financiën gunstig was. Minister Muyters antwoordde dat hij het plan wil goedkeuren op voorwaarde dat u de meerkosten binnen uw budget opvangt. Minister, u zult dus zelf op andere posten moeten besparen.

De plannen voor het Saeftinghedok lopen volgens de pers zo aanzienlijke vertragingen op. Dat is ook zo volgens andere bronnen. De tewerkstelling in de Waaslandhaven steeg vorig jaar nochtans met 2,1 procent. Dat blijkt onder meer uit de jaarcijfers van de Maatschappij Linkerscheldeoever. De voorzitter van deze maatschappij onderstreepte deze zomer nog de herneming van de structurele groei van de Waaslandhaven in 2010. De haventrafiek steeg met 12 procent en de directe werkgelegenheid bevindt zich opnieuw boven de 14.000 voltijdse werknemers. Die cijfers, minister, rechtvaardigen de infrastructurele investeringen in het Logistiek Park Waasland, de Deurganckdoksluis en de Liefkenshoekspoorverbinding.

De voorzitter van die maatschappij dringt dus, en ik denk ook terecht, aan op een snelle voortgang van de afbakening van het havengebied. Het proces voor het gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan voor de afbakening van de Antwerpse haven stakte in 2010. Daardoor krijgen kandidaat-investeerders geen ernstig zicht op de bedrijfsterreinen en ontsluitings-infrastructuren. Dat heeft ook gevolgen voor Doel en de projecten voor natuurontwikkeling.

Minister, welke beleidsstappen hebt u in dit dossier gezet en kan er meer toelichting worden gegeven bij het negatief advies van de Inspectie van Financiën?

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, we hebben na het indienen van mijn interpellatieverzoek nog meer informatie gekregen. Er was onder meer het advies van de Inspectie van Financiën. Dat werpt een ander licht op de zaak.

Wat mij betreft, zijn er aan het advies van de Inspectie van Financiën van 6 mei twee grote aspecten: enerzijds het budgettaire en anderzijds het ruimtelijke en het planologische. Wat het budgettaire betreft, is het advies van de Inspectie van Financiën vrij duidelijk. Men zegt dat er een budgettaire weerslag is, maar dat er geen kredieten voor zijn uitgetrokken. Daar moet dus een oplossing voor komen. In die zin heeft men ongunstig geadviseerd.

Dat is in tegenspraak met de brief die u naar minister Muyters, de minister van Financiën, hebt gestuurd. Daarin wordt gesteld: “De Inspectie van Financiën adviseerde dit dossier gunstig op 3 mei 2011.” Ondertussen weten we dat het blijkbaar om een materiële vergissing zou gaan. Een materiële vergissing, dat kan ik nog aannemen, maar het gaat niet alleen om dat ene zinnetje. De hele brief is erop gericht om verder te kunnen gaan met het dossier en gaat ervan uit dat het advies gunstig was.

Toen dit naar buiten kwam in de pers, zei u dat er al een oplossing was. Dat is vreemd. Minister Muyters heeft in zijn antwoord van 15 juli gezegd: “Ik stel vast dat de raming van de budgettaire weerslag ontbreekt. De uitbreiding creëert een bijkomende budgettaire impact.”

Uiteindelijk komt zijn antwoord hierop neer: je doet maar, maar dan moet je het zelf betalen. En dat gaat niet om enkele euro's. Het gaat over een behoorlijke financiële impact. Er zouden zo'n 155 extra woningen onteigend en vergoed moeten worden. Is dit dan de oplossing waar u in de pers naar verwees?

In het tweede belangrijke deeladvies lezen we: "De contouren van het GRUP Haven van Antwerpen zijn evenwel ruimer vastgesteld dan de afbakening vastgesteld in de nota aan de Vlaamse Regering op 11 september 2009." De contouren van het ruimtelijk uitvoeringsplan worden dus overschreden.

Dat bevreemdt mij, omdat in het regeerakkoord duidelijk staat dat deze regering ervoor kiest om het maatschappelijk meest haalbare alternatief van de plan-MER naar voren te schuiven. Dat komt neer op de B1-variant. Dat is een aantal keren bevestigd. Ik heb op 22 juni van dit jaar een actuele vraag gesteld aan minister-president Peeters over de non-paper die circuleerde binnen de regering. De minister-president zei toen dat het gebied Saeftinghe wordt ingericht als havengebied, overeenkomstig het maatschappelijk meest haalbare alternatief van de plan-MER. Het blijft dus bij het plan-MER en het maatschappelijk meest haalbare alternatief.

In de nota die u naar de Inspectie van Financiën gestuurd hebt, wordt ook verwezen naar die beslissing van 11 november 2009. Ik heb in juni al aan de minister-president gezegd dat wat in de non-paper staat – de plannen voor de afbakening van het havengebied – veel verder gaat dan wat in het maatschappelijk meest haalbare alternatief van de plan-MER naar voren werd geschoven.

Dat wordt hier nu eigenlijk bevestigd. En dat is vreemd, want toen ik in juni de vraag stelde aan de minister-president, zou hij misschien al geweten moeten hebben dat de Inspectie van Financiën stelde dat de contouren van het ruimtelijk uitvoeringsplan overschreden worden. Je krijgt daar dus een andere situatie.

En dan is het maar de vraag of men zomaar verder kan gaan. Kan men zomaar het havengebied ruimer afbakenen dan wat vroeger werd beslist? Er is op 11 november 2009 in de schoot van de regering een nota goedgekeurd die duidelijk uitging van een andere afbakening. Als men dan toch verder gaat en uitbreidt, is het maar de vraag of men niet moet terugkeren in de procedure en dit nieuwe alternatief opnieuw moet onderzoeken, in die zin dat er opnieuw een plan-MER moet worden opgemaakt.

Ik vind dit dus nogal vreemd, en wel om twee redenen. Ten eerste: het budgettaire aspect. Hoe zult u die budgettaire impact oplossen? Ten tweede: het planologische aspect. Kan dit vanuit planologisch en ruimtelijk oogpunt? In die zin zou ik van u meer toelichting willen krijgen, minister. Ik ga ervan uit dat u zult ingaan op de kritieken van de Inspectie van Financiën. Ik betwijfel of u bereid bent om de plannen voor de havenuitbreiding aan te passen, maar ik ben toch benieuwd.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Voorzitter, minister, ik ben geen lid van deze commissie, maar ik kom wel uit de streek en ik ben geïnteresseerd in dit debat, en daarom wil ik mij aansluiten bij de vragen. Ik kijk vooral uit naar het antwoord van de minister.

Ik heb – en de heer Penris kwam er eerlijk voor uit – een beetje een dubbel gevoel bij de vraagstellers gevonden. De heer Penris zei: "Enerzijds ben ik een groot liefhebber van de havens en het maritieme, anderzijds zit ik in de oppositie." Ik denk dat er nog een aspect bij komt, namelijk dat uw partij er ook een andere mening over heeft naargelang ze op de linker- of de rechteroever van de Schelde woont. *(Opmerkingen van de voorzitter)*

Dan heeft uw partij dat probleem niet meer.

Er zijn heel veel mensen die zich met betrekking tot dit dossier vandaag in een zeer onzekere positie bevinden. Er is hier gewezen op de positie van de investeerders die niet weten hoe ze

verder kunnen. Er zijn lopende juridische procedures waar de maatschappij Linkeroever en de intercommunale vereniging Land van Waas in verwickeld zijn. Er zijn individuele burgers die al dan niet vaststellen dat hun woning in een perimeter ligt, wat de facto een invloed heeft op woningen, gronden enzovoort. Er is de natuurontwikkeling die vertraging dreigt op te lopen.

Ik denk dat we als parlement consequent moeten zijn. Er is een commissie rond versnelling geweest. Ik denk dat dit een dossier is waar we bij uitstek kunnen bewijzen dat we zekerheid en versnelling hand in hand kunnen laten gaan, door doortastend, correct en transparant op te treden.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, mijn antwoord is een beetje omstandig omdat ik het belangrijk vind dat het correct is en dat u een goede stand van zaken krijgt. Ik wil u in alle transparantie duidelijk maken wat er gebeurd is, in de hoop u ervan te overtuigen dat alles zeer eerbaar en correct verloopt.

Op 11 september 2009 koos de Vlaamse Regering heel duidelijk voor de uitbreiding van de haven van Antwerpen conform het Maatschappelijk Meest Haalbaar Alternatief (MMHA) en de daaraan verbonden milderende en natuurcompenserende maatregelen, op basis van het plan-MER van januari 2009. De Vlaamse Regering gelastte de bevoegde ministers met de verdere uitwerking van dit alternatief door de opmaak van een gewestelijk ruimtelijk uitvoeringsplan (GRUP) en de opmaak van het bijhorende onteigeningsplan. Het GRUP moet het Antwerpse zeehavengebied en omgeving afbakenen, de ontwikkelingsperspectieven en randvoorwaarden vastleggen, en bestemmingen in het gebied op een logische wijze bundelen. Daarom wordt het als het afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen aangeduid.

Waarom is dat GRUP zo belangrijk? Een ruimtelijk uitvoeringsplan regelt de ruimtelijke ordening van een gebied. Het legt bodembestemmingen vast en geeft aan hoe het gebied kan worden ontwikkeld, moet worden ingericht en beheerd. Het biedt dus rechtszekerheid: voor elk perceel in de regio wordt duidelijk wat er mag en wat er niet mag.

Het afbakenings-GRUP voor de haven van Antwerpen is momenteel volop in opmaak conform het MMHA. Op 28 oktober van dit jaar is de plenaire vergadering gepland. Op dat moment kunnen de verschillende overheden en adviesinstanties hun opmerkingen geven op de ontwerpplannen. Na verwerking van de ontvangen opmerkingen, worden de ontwerpplannen opnieuw voorgelegd aan de Vlaamse Regering. De plannen worden dan voorlopig vastgesteld door de Vlaamse Regering.

Vervolgens wordt het GRUP in een openbaar onderzoek aan de bevolking en de adviserende instanties voorgelegd. Dat openbaar onderzoek duurt twee maanden. Het wordt bekendgemaakt door de gemeente en via advertenties in de kranten. Door dit openbaar onderzoek krijgt iedereen nog de kans om zijn of haar mening te laten horen over de voorliggende plannen.

Sommige gronden in het gebied dat het GRUP afbakent, krijgen een nieuwe bestemming. Ze worden bijvoorbeeld gebruikt om dokken, terminals, natuur en wegen aan te leggen. In dat geval kunnen die gronden worden onteigend. Daarvoor worden dan onteigeningsplannen opgemaakt. Het MMHA plant dat op langere termijn meer dan 1500 hectare oppervlakte zal veranderen van bestemming. Niet al deze gronden zullen onmiddellijk na de goedkeuring van het GRUP onteigend worden. Een groot deel van de 1500 hectare te herbestemmen grondoppervlakte ligt in de Ontwikkelingszone Saeftinghe (OZS). Over de ontwikkeling van deze zone zal op het niveau van de Vlaamse Regering op termijn nog een specifieke beslissing nodig zijn.

In 2009 koos de Vlaamse Regering als uitgangspunt dat bij de onteigeningen prioriteit zal worden gegeven aan een aantal zones: het nieuwe natuurgebied Prosperpolder Zuid (1ste

fase) voor 170 hectare, het nieuwe natuurgebied Nieuw Arenbergpolder (1ste fase) voor 50 hectare, de uitbreiding van het natuurgebied Grote Geule voor 100 hectare, de uitbreiding van het natuurgebied Opstalvalleigebied op de Rechterscheldeoever voor 170 hectare, de woonkern van Doel – in uitvoering van de eerdere beslissingen van de Vlaamse Regering aangaande het uitdoofbeleid – en enkele zeer kleine zones voor hoogspanningsmasten.

Waarom gaf de Vlaamse Regering prioriteit aan de realisatie van natuurgebieden? De waterrijke schorren en polders van het Schelde-estuarium zijn zeer waardevol. Bijna elke verdere groei en ontwikkeling van de Waaslandhaven tast deze reeds onder druk staande natuurwaarden aan. Daarom zijn die zones prioritair afgebakend. Dat past ook in de filosofie van zuinig ruimtegebruik.

Dat is dus 2009: MMHA voorziet dat 1500 hectare kan veranderen van bestemming, het GRUP moet nog worden vastgelegd, er moet een onteigeningsplan worden opgesteld. En dan komen we bij de kwestie. Als minister bevoegd voor de havens is het voor mij van belang dat bewoners, eigenaars en landbouwers bij de onteigeningen niet in de kou blijven staan. Daarom zal er, op mijn initiatief, een sociaal begeleidingsplan opgemaakt worden dat de maatschappelijke gevolgen van de onteigening moet helpen opvangen. Bij de Vlaamse overheid staat de Bemiddelaar Grootchalige Vlaamse Infrastructuurprojecten in voor de voorbereiding van dat begeleidingsplan. Het werkgebied van die officieel door de Vlaamse overheid aangestelde bemiddelaar omvat zowel de Linker- als de Rechterscheldeoever. De bemiddelaar doet goed werk en vormt een brug tussen de mensen in het gebied en de overheid.

Het afgelopen jaar werden in een stuurgroep de principiële krachtlijnen uitgewerkt voor dit sociaal begeleidingsplan. In die stuurgroep waren alle betrokken overheden vertegenwoordigd: de agentschappen, de departementen van de Vlaamse overheid, de haven, de Maatschappij Linkerscheldeover, Infrabel, de gemeenten en de huisvestingsmaatschappijen. Dit leidde in maart 2011 tot een consensusnota over de sociale begeleiding. Vergis u niet: het gaat hier niet over de afbakening van het GRUP, maar over een consensusnota over de sociale begeleiding. Die werd dan ter goedkeuring aan de Vlaamse Regering voorgelegd. De Vlaamse Regering heeft op 15 juli 2011 de principiële krachtlijnen, die al een consensusnota vormden, goedgekeurd.

Deze nota zegt niet wat er zal worden onteigend en hoeveel dat zal kosten: ze legt enkel de principes vast die zullen worden gevolgd in het kader van het sociaal begeleidingsplan. Collega's, dit heeft geen betrekking op het wijzigen van de grenzen die worden vastgelegd in het GRUP. Neen, dit legt de krachtlijnen vast van de manier waarop we zullen omgaan met de sociale begeleiding, conform het principiële programma van september 2009. Er wordt in maatregelen voorzien voor drie categorieën van mogelijk getroffen: landbouwers, kmo's, zelfstandigen en bewoners. Deze principes omvatten nog geen concrete afspraken over bijvoorbeeld de premies of wie wat zal betalen. Die verdere uitwerking zal dit najaar gebeuren.

De procedure bepaalt dat de ontwerpnota met de krachtlijnen wordt goedgekeurd door de Vlaamse Regering en dat die bemiddelaar weet waaraan zich te houden. Maar je moet dat eerst voorleggen aan het advies van de Inspectie van Financiën (IF). Aangezien die nota nog geen enkel financieel engagement inhoudt en enkel krachtlijnen bevat, hebben wij geoordeeld dat wij daarin niets moeten inschrijven over wie wat zal betalen. De nota zegt dus niets over budgettaire inhoud. De IF vond dat een beetje moeilijk. Wij hebben dat betwist. Minister Muyters heeft in zijn begrotingsakkoord gesteld dat men daarin moet voorzien in zijn budgetten. Dat is al gebeurd. Ik kom daar straks op terug.

Het departement heeft in de meerjarenprogrammatie altijd al rekening gehouden met het feit dat er budgetten nodig zullen zijn voor vrijwillige verwerving of eventuele onteigeningen in dat kader. Een concrete raming van de kosten voor Vlaanderen kon nog niet in de nota worden opgenomen omdat die enkel een opsomming bevatte van principes. Op dit moment

overleggen de projectpartners over de verdeelsleutels die we onder andere zullen hanteren voor de kosten voor verwerving en inrichting. In de begrotingscyclus van de komende jaren zal het voorziene bedrag jaar na jaar afgestemd moeten worden op de voortgang van de concrete dossiers. Dat is niets unieks. Wij hebben met goed gevolg een gelijkaardige aanpak gehanteerd bij de verwerving van de eigendommen in 't Zandeken voor de aanleg van het Kluizendok. Daar hebben we bij de bijsturing van de budgetten dezelfde systematiek jaar na jaar toegepast. Het is dus niet zo dat ik plots niets meer zal kunnen doen. Er is in budgetten voorzien, maar we kunnen ze nog niet toewijzen omdat we nog niet weten wat we precies moeten onteigenen.

De IF had ook een probleem met het toepassingsgebied van het sociaal begeleidingsplan. Ik begrijp dat wel. In de beslissingen van de Vlaamse Regering van september 2009 werd een sociaal begeleidingsplan vooropgesteld voor de eerste reeks van te onteigenen gebieden. Ik heb ze hier al opgesomd. Het gaat om ongeveer 500 hectare. Om maximaal tegemoet te komen aan de getroffen bewoners en landbouwers werd in consensus geopteerd om het sociaal begeleidingsplan meteen op de hele scope toe te passen. Het enkel toepassen op de zeven gebieden is een te grote beperking. Stel dat er grondruil kan gebeuren, zoals vaak het geval is, moet dat mogelijk zijn. Je moet in je begeleidingsplan dus breed gaan. Maar, mijnheer Watteeuw, dat wil niet zeggen dat het GRUP vastligt. Het gaat erover welke zone je neemt om je sociaal begeleidingsplan te bekijken. Dat is belangrijk als je met een grondenbank werkt. Als je het te veel beperkt, kun je geen rekening houden met vrijwillige aanbiedingen. De IF had gelijk: we moeten natuurlijk in onze nota schrijven dat we die zone uitbreiden. Je kunt niet zomaar uitbreiden als je het niet als regering ook beslist.

Er zijn mensen die niet onmiddellijk worden onteigend, maar voor wie de bestemming van de eigendommen zou kunnen worden gewijzigd. Ook zij moeten een beroep kunnen doen op de sociale begeleiding. Als je die opdracht niet voorziet, moet je zeggen: "Deur toe en ontplof." Dat is ook niet de bedoeling.

De uitbreiding van het toepassingsgebied van het sociaal begeleidingsplan gaf aanleiding tot een eerste ongunstig advies van de IF. Daarom is de ontwerpnota aangepast aan de opmerkingen van de Inspectie van Financiën. De argumentatie is dat dit geduid is voor de uitbreiding van de toepassing, niet van het GRUP, maar van het sociaal begeleidingsplan. In de nota werd ook een bijkomend specifiek besispunt over de uitbreiding van het toepassingsgebied toegevoegd.

In de tekst van de definitieve nota die aan de ministerraad werd voorgelegd, staat ook expliciet vermeld dat het advies van de Inspectie van Financiën op de eerste tekst ongunstig was. Deze nota werd voor begrotingsakkoord voorgelegd aan minister Muyters. Het is juist dat die brief fout was. Er stond gunstig advies, maar het advies zat erbij en het was ongunstig. Ik heb die brief niet blank verstuurd, ik heb het advies erbij gestopt. Als je het advies bekijkt, zie je onmiddellijk dat het negatief is. Excuses daarvoor. In de nota aan de regering staat openlijk geschreven dat het negatief was, en hoe we zouden remediëren. Het dossier werd dan ook op de ministerraad van 15 juli 2011 goedgekeurd.

In de tweede paragraaf van het begrotingsakkoord van minister Muyters staat: "(...) niettegenstaande het negatief advies van de Inspectie van Financiën." Je kunt dus niet zeggen dat ik minister Muyters heb gerold. Hij heeft effectief gezegd: negatief advies. Dat was duidelijk.

Het advies van de Inspectie van Financiën heeft geen betrekking op de uitbreiding van de haven, maar wel op de principiële krachtlijnen van het sociaal begeleidingsplan. Waarom is er geen budgettering bij gezet? Omdat het krachtlijnen zijn. We moeten de concrete zaken daarvoor nog uitwerken. Dat zal ook budgettair moeten worden gepland.

Ik hoop dat ik hiermee wat duidelijkheid heb verschaft over dit dossier. Ik was zeer verrast toen ik de eerste pagina in de krant las. Het gebeurt wel vaker dat de eerste pagina van een krant me buikpijn bezorgt, en als dat 's morgens vroeg is, is dat heel lastig.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik heb deze vraag om uitleg vooral gesteld toen dit in de media kwam. In het jaarverslag was me opgevallen dat er een containertoeename zou zijn. Ik blijf me vooral zorgen maken over de mobiliteit in de haven en de knoop die nog niet ontward is.

De voorzitter: De heer Penris heeft het woord.

De heer Jan Penris: Minister, ik ben mee met uw omstandige uiteenzetting. Ik zal u geruststellen: voorlopig wil ik u ook volgen.

De voorzitter: De heer Watteeuw heeft het woord.

De heer Filip Watteeuw: Minister, uw antwoord was inderdaad verduidelijkend. Het kader is geschetst. Ik begrijp nu hoe het is gelopen. U zegt dat het volledig conform het maatschappelijk meest haalbare alternatief is. Als ik de kaartjes die ik heb, naast elkaar leg, twijfel ik daaraan. Ik zal dit verder bekijken.

Bij het maatschappelijk meest haalbare alternatief was het niet de bedoeling dat de kleine dorpen Ouden Doel, Saeftinghe en Rapenburg zouden verdwijnen. Blijkbaar zou dat nu wel de bedoeling zijn.

Minister Hilde Crevits: Het GRUP moet nog worden vastgelegd. De inspraakprocedure moet nog lopen. Voor het sociaal begeleidingsplan heeft men het breedste genomen om ervoor te zorgen dat iedereen die in het grote gebied woont, een beroep kan doen op sociale begeleiding. Daar mag je geen conclusies uit trekken. We hebben nog geen beslissingen genomen.

De voorzitter: De heer Van Malderen heeft het woord.

De heer Bart Van Malderen: Minister, heb ik u goed horen zeggen dat het GRUP en het onteigeningsplan worden gekoppeld? Dat heeft ook gevolgen voor de timing. Dan heb je vijf jaar om dat uit te voeren, wat meteen ook het kader schetst.

Het is belangrijk om zo breed mogelijk te gaan in het sociaal begeleidingsplan omdat de invloed van onteigeningen in een gebied veel breder kunnen gaan. Dan moet je er minstens voor zorgen dat mensen die vrijwillig willen verkopen, niet moeten wachten. Mensen wier eigendom de facto zonder veel waarde wordt, moeten ook niet jarenlang worden gegijzeld.

Minister Hilde Crevits: We moeten kijken hoe alles samen spoort. De opdracht is op dezelfde dag gegeven. Op de dag dat de Vlaamse Regering een keuze heeft gemaakt, op 11 september, is tegelijk de opdracht gegeven om het GRUP te maken en om het onteigeningsplan te maken.

We moeten nu zien hoe dit verder evolueert. De krachtlijnen liggen vast. We moeten in detail bekijken hoe dit proces versnelt. Vandaag kan ik daarover geen uitspraak doen. Ik begrijp de teneur en uw bezorgdheid.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■