

vergadering **C123 – OPE8**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 2 februari 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het PIEK-project - 756 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ondersteuning en het vervolgtraject van het PIEK-project - 927 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over trajectcontrole - 800 (2011-2012)	9
Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanwezigheid van bacterievuur op bomen op het openbaar domein langs gewestwegen - 881 (2011-2012)	12
Vraag om uitleg van de heer Steve D'Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over recreatief vervoer - 915 (2011-2012)	15
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het proefproject met ecoombi's na de goedkeuring van het juridische kader - 971 (2011-2012)	18

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Veli Yüksel tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de resultaten van het PIEK-project - 756 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de ondersteuning en het vervolgtraject van het PIEK-project - 927 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Minister, verkeershinder is een belangrijke uitdaging, vooral in de steden. Het laden en lossen van goederen maakt veel lawaai en mag daarom in vele steden en gemeenten enkel overdag gebeuren.

Met het PIEK-project wil de Vlaamse overheid onderzoeken hoe het goederenvervoer naar en van supermarkten in stedelijke gebieden efficiënter en duurzamer kan verlopen, door bijvoorbeeld ook het laden en lossen van goederen toe te laten in de dagrand, dus voor de ochtendspits of na de avondspits.

Het Vlaamse PIEK-pilootproject startte in september 2010. De testfase in de zestien betrokken vestigingen van Colruyt en Delhaize zou initieel lopen van januari 2011 tot mei 2011. In die periode zouden een aantal leveringen in de dagrand plaatsvinden. Tijdens deze testritten zou de geluidsproductie worden gemeten. Daarnaast zouden brandstofverbruik, reistijd en andere observaties worden geregistreerd.

Minister, in juni 2011 vroeg ik u in een schriftelijke vraag naar een stand van zaken. U antwoordde op 31 augustus dat ervoor was gekozen om de communicatie met de omwonenden op een meer omvattende manier aan te pakken, waardoor de metingen pas in februari zouden worden gestart. De metingen, gemiddeld vier per locatie, zouden in de weken volgend op uw antwoord worden afgerond. De analyse van de metingen zou worden opgenomen in een eindrapport, gepland voor het najaar van 2011.

Intussen hebben wij in uw persbericht van 23 januari de evaluatie gekregen. Een aantal elementen uit mijn vraag zijn dan ook een beetje achterhaald.

Flanders Logistics communiceerde over dat eindrapport het volgende: “Op grond van de ervaringen en de meetresultaten tijdens het pilootproject stelt de dienstverlener een eindrapport op waarin hij de pro’s en contra’s aangeeft van een verruiming van de levertijden voor belevering met PIEK-gecertificeerd materieel. Deze analyse vormt de basis voor een gedegen weergave van de economische en maatschappelijke haalbaarheid. Daarnaast besteedt het eindrapport de nodige aandacht aan het communicatieproces en de draagvlakvorming. Van de dienstverlener wordt verwacht dat hij een set aanbevelingen aanreikt om dagrandbelevering mogelijk te maken als dit maatschappelijk en economisch wenselijk blijkt. De aanbevelingen worden uitgesplitst per actor: gemeenten, distributeurs, supermarkten, buurtbewoners, chauffeurs en Vlaamse overheid.”

Minister, ik heb een aantal vragen over dit project. Welke pro’s en vooral contra’s – de pro’s hebben we in het persbericht kunnen lezen – van een verruiming van de levertijden worden in het eindrapport naar voren geschoven? Welke conclusies worden getrokken over vooral de economische en maatschappelijke haalbaarheid?

Welke aanbevelingen worden in het rapport gedaan voor elk van de betrokken actoren? U hebt al gezegd dat dit project een vervolg krijgt. Ik ben vooral geïnteresseerd in de betrokkenheid en de verwachtingen van de Vlaamse overheid.

Welke verdere stappen zult u zetten in dit dossier? Overweegt u om naar onder meer Nederlands voorbeeld, een PIEK-certificaat in het leven te roepen voor stille, langzame distributeurs? Zeker in het vervolgproject is daar voldoende aandacht aan besteed.

In een brochure van Flanders Logistics en het Steunpunt Goederenstromen las ik dat een Europees certificaat voor stille leveringen binnen bereik ligt. Hoe ver staat het daarmee?

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het PIEK-project is inderdaad een project dat er vooral toe moet leiden om een aantal leveringen en bevoorradings van supermarkten, en dat zijn er heel wat in Vlaanderen, op tijdstippen te laten uitvoeren buiten de piekuren.

Vorig jaar heeft de commissie bij een werkbezoek aan Delhaize in Zellik van nabij kennis kunnen maken met het project. Delhaize werkte ook mee aan het proefproject. We konden toen zien hoe het project eigenlijk loopt.

We hebben daar een vrachtwagen gezien die op aardgas rijdt. Het gaat om een zeer ecologische en geluidsarme manier van rijden. Men hoort die vrachtwagens nauwelijks draaien. Ook andere materialen die daar worden gebruikt, zijn geluidsdempend. Dat is onder meer het geval bij het transpalletje en de laadbrug die zijn uitgerust met geluidsdempend materiaal. Niet enkel de aanlevering, maar ook de aflevering kan dan ook op een geluidsloze manier gebeuren.

Minister, ik ben een vurige bepleiter van dit project. Ik heb tijdens de besprekingen van de beleidsbrief dan ook gevraagd naar de opvolging van het project. Dat was toen nog niet afgerond. Ik heb toen gezegd dat projecten er zijn om opgevolgd te worden, vooral dan wanneer die zeer gunstig geëvalueerd kunnen worden. Een dergelijk project moet ook uitgebreid worden, in dit geval dan naar de hele distributiesector.

Minister, onlangs hebt u een evaluatie van het project voorgesteld. Wat ik vermoedde, hebt u bevestigd. Het project is geluidsarm, ecologisch en verkeersveilig, niet alleen omdat het buiten de spits gebeurt maar ook omdat het aantal dodelijke dodehoekongevallen erdoor vermindert. Het project vermijdt ook files, want de vrachtwagens rijden buiten de piekuren waardoor een enorme hoeveelheid verkeer van de weg kan worden gehouden tijdens de piekuren.

Minister, in hoeverre zal dit project worden opgevolgd of uitgebreid? Op welke manier wilt u het PIEK-project een vervolgtraject geven? Wie neemt er deel aan het vervolgtraject?

Staan daar financiële middelen tegenover? Of laat u het project in handen van de sector?

Is overleg met de federale overheid noodzakelijk of kan Vlaanderen dit project zelfstandig verder uitwerken tot een volwaardige oplossing? Ik denk dan aan de arbeidstijden en dergelijke. Ik vraag dat om een beter zicht te krijgen op de problematiek die er eventueel nog zou kunnen zijn.

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

De heer Steve D'Hulster: Minister, als ik uw communicatie goed heb begrepen, is het vooral de bedoeling om het aantal betrokken actoren en het aantal locaties te vergroten. Wat zult u specifiek meer weten na het vervolgtraject ten opzichte van wat u nu al weet?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Alles staat of valt met de mate waarin je de sector mee krijgt. Vandaag worden er heel wat mensen ingezet om bedrijven en sectoren, met name de transportsector, te adviseren met betrekking tot verschillende aspecten en niches van mobiliteit. Hier moet je ook die krachten mee krijgen. Dit is een positief verhaal. Wie zou er nu tegen kunnen zijn? Maar het zal maar lukken in de mate waarin je diegenen die op het terrein de vrachtwagens laten rijden en die vandaag het verkeer organiseren, de

transportsector en alles wat daar van veraf of kortbij mee te maken heeft, daarin mee krijgt. Het wordt een grote uitdaging om daar ‘believers’ van te maken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Collega’s, een korte duiding van de resultaten is nuttig. Hoewel velen het project al kennen, geef ik een samenvatting voor het verslag. Ik zal het ook hebben over PIEK 1 en PIEK 2. PIEK 1 is wat we hebben gedaan en PIEK 2 is wat komt.

De partners van PIEK 1 waren de Vlaamse overheid, dat zijn de mensen van mijn departement, de Vereniging van Vlaamse Steden en Gemeenten (VVSG), de federatie voor de handel en diensten Comeos – mijnheer Keulen, u hebt gelijk: als we die niet mee hebben, heeft het geen zin –, en negen Vlaamse steden en gemeenten: Antwerpen, Brasschaat, Geel, Gent, Hasselt, Kortrijk, Ninove, Vilvoorde en Leuven. Er waren ook twee bedrijven met heel veel vestigingen: Colruyt en Delhaize. We moesten een match vinden tussen Colruyt en Delhaize enerzijds en de steden en gemeenten anderzijds. We moesten uitzoeken welke vestiging van Colruyt of Delhaize in welke stad of gemeente kon deelnemen aan het PIEK-project. Daarnaast werd het Steunpunt Goederenstromen van de Universiteit Antwerpen aangesteld om het project academisch te monitoren. We wilden geen vage evaluatie, we wilden een academische evaluatie. De resultaten moesten worden getoetst aan het academische kader.

De opdracht omvatte het onderzoek hoe de beleving van supermarkten efficiënter en duurzamer kan verlopen door het laden en lossen buiten de gebruikelijke tijdsvensters te laten plaatsvinden. We wilden het een klein beetje vroeger en een klein beetje later, maar niet ’s nachts want daarover was er ook wat commotie.

De bedrijfseconomische haalbaarheid van het beleveren tijdens de dagrand werd onderzocht. Uit het project kwamen enkele problemen voort, die in PIEK 2 moeten worden opgelost. De dagrand is voor dit project: ’s ochtends tussen 6 en 7 uur en ’s avonds tussen 19 en 23 uur. Van 23 tot 6 uur heb je de nacht. Dat strookt niet met het Vlaams Reglement betreffende de Milieuvergunning (VLAREM), daar begint de nacht om 22 uur. Dat is een van de zaken die we moeten oplossen. We hebben daar niet aan gedacht, dat moet op elkaar worden afgestemd. Dat zijn zorgen voor PIEK 2.

In het kader van het pilootproject werden stille leveringen in de dagrand uitgevoerd in zestien vestigingen van de supermarktketens Colruyt en Delhaize in die negen steden en gemeenten. U hebt het persbericht over de resultaten kunnen lezen. Er is ook een Nieuwsbrief van Flanders Logistics. Daar kun je al die verslagen in pdf downloaden.

Ik noem nu de pro’s en contra’s uit het eindrapport. Op maatschappelijk vlak heeft het leveren in de dagrand een aantal duidelijke voordelen, onder meer een significante reductie van de schadelijke emissies en een hogere verkeersveiligheid. Op bedrijfseconomisch vlak zijn er voor de distributeurs zowel baten als kosten verbonden aan het verruimen van de levertijd. Er is een significante daling van het brandstofverbruik. Er is een gevoelige tijdswinst ten gevolge van een hogere gemiddelde snelheid over het volledige traject tijdens de dagrand – er zijn dan minder files. Er zijn ook organisatorische baten. De leveringen verlopen sneller door een optimale inzet van het winkelpersoneel en een betere spreiding van de leveringen overdag. Er zijn positieve effecten op het imago. En ten slotte, wat mij aangenaam heeft verrast: de deelnemende chauffeurs zeiden minder stress te hebben.

Er zijn ook meerkosten. Er is een aanzienlijke investering in rollend materiaal en laad- en losmateriaal. Er is een investering in infrastructuur in de supermarkten zelf. En er zijn ook personeelskosten: de chauffeurs moeten worden opgeleid, en tijdens de dagrand zijn de loonkosten ook wat zwaarder.

Dat alles moet tegen elkaar worden afgewogen.

Er zijn maatschappelijke en ecologische baten. Er is winst op milieuvlak. Er is een daling van de CO₂-uitstoot. Mevrouw Van den Eynde, zelfs met een gewone dieseltruck is de daling van de CO₂-uitstoot significant. Het verslag zegt ook dat er een verhoogde verkeersveiligheid is. Dat kan nog niet zwart op wit worden bewezen, want op die leveringslocaties waren er nog niet gigantisch veel ongevallen gebeurd. Het comfortgevoel is wel groter doordat je dat verkeer uit de spits haalt.

Ik geef nu de algemene conclusies betreffende de haalbaarheid. We hebben de sector zeker mee, mijnheer Keulen. Daar is zeker geen probleem. Je voelt het enthousiasme van de sector. Ik ben het project gaan voorstellen in Gent. Iedereen die daar aanwezig was, was echt wel tevreden met de resultaten.

Stille leveringen tijdens de dagrand leveren een aantal voordelen op, zowel economische als maatschappelijke. Heel belangrijk is dat er geen enkele klacht was van de buurtbewoners. Die mensen werden actief betrokken. De totale kost of baat van een uitgebreidere toepassing van dat systeem is sterk afhankelijk van een aantal variabelen. Uiteindelijk beschikken enkel de distributeurs over de nodige kennis van de logistieke systemen. Voor wat hoort wat. Ze mogen vroeger laden en lossen, maar het moet stiller gebeuren: dat is de absolute voorwaarde. Op de bladzijden 71 tot 73 van het eindrapport worden een aantal scenario's uitgewerkt met betrekking tot wat globaal voor de sector de winsten zouden kunnen zijn.

Welke aanbevelingen geeft het rapport voor elk van de betrokken actoren? Een eerste aanbeveling is gericht aan de distributiesector zelf. Men vraagt om aandacht te besteden aan het ontwerp van nieuwe sites en om te onderzoeken of het mogelijk is om in pandig te leveren. Ik woon vlak voor een vestiging van Colruyt. Ik kan u levendig beschrijven hoe dat daar in zijn werk gaat. Als je met de vrachtwagen achteruit kunt binnenrijden, kan de levering veel stiller gebeuren. Men vraagt om aandacht te besteden aan het ontwerp van de laad- en loszone, aan de spreiding van de leveringen en aan de wachtlocaties voor de vrachtwagens. Er moet ook gezorgd worden voor een interne gedragscode en opleiding voor chauffeurs en winkelpersoneel. Uit de geluidstesten blijkt dat het gedrag van de chauffeurs op zich al een enorme impact kan hebben op de resultaten. Daar moet dus rekening mee worden gehouden. Er moet ook worden gezorgd voor technische aanpassingen aan materiaal, zoals transpalletten, dempend materiaal en trekkers. Er moet ook een procedure worden uitgewerkt voor het onderhoud van het materiaal, voor de laad- en loskade en voor het openstellen van de poort.

Er zijn ook aanbevelingen voor de Vlaamse overheid, vandaar: PIEK 2. Er moet een regelgevend kader komen dat gericht is op stille leveringen in een stedelijke omgeving. Een van de merkwaardige vaststellingen in het rapport is dat bij de geluidsmetingen is gebleken dat het achtergrondlawaai vaak de VLAREM-normen overschreed. Dan kun je onmogelijk het effect meten van het experiment. Op een bepaalde dag floten de vogels in de dagrand te luid. Ze deden dat in die mate enthousiast dat de geluidsmeters tilt sloegen. Dat zijn zaken waarmee we rekening moeten houden. Nederland heeft al zo'n kader. Nederland heeft hetzelfde traject afgelegd, maar staat op dat vlak al wat verder. De aanbeveling is dus om een geluidskader te maken om metingen mogelijk te maken in stedelijke omgevingen.

De tweede aanbeveling is dat de dialoog met de lokale overheden verder moet worden aangegaan, om de aandacht te vestigen op de voordelen. Er dient ook een vervolgtraject te worden uitgewerkt.

Ik maak hier de sprong naar de lokale autonomie. Een van de zaken waar de sector het bijzonder lastig mee heeft, is het feit dat elke gemeente een ander reglement heeft voor het tijdstip van laden en lossen, al dan niet in de dagrand. Het zou goed zijn, mocht daar wat meer uniformiteit in komen.

Vervolgens zijn er de aanbevelingen voor de lokale overheden. Eén: leg afspraken vast in een document tussen de lokale overheid en de distributeurs. Men vraagt ons om daarvoor een

typedocument ter beschikking te stellen, wat we ook zullen doen. Twee: probeer als lokale overheid op sites met parkeerproblemen een aantal aanpassingen te doen. Je kunt handhavend optreden, je kunt een parkeerreglementering maken. Drie: bekijk de mogelijkheden van wachtlocaties. Vier: probeer ook om via lokale politiereglementen en venstertijden de stille leveringen te bevorderen en probeer daar wat meer uniformiteit te realiseren.

Dan kom ik tot PIEK 2. Zijn we in Vlaanderen klaar om het project zomaar uit te breiden? Neen. Er zijn echt nog een aantal zaken die we opgelost moeten krijgen. In de eerste plaats moeten we bekijken hoe we het kader voor de geluidsmetingen kunnen specificeren. Daarvoor moeten we in overleg treden met de mensen van minister Schauvliege.

Er heeft zeer veel overleg plaatsgevonden nadat de resultaten van PIEK 1 bekend waren, en niet alleen met de sector. Op 10 januari is er overlegd met de sociale partners, de transportvakbonden. Dit kan immers de nodige impact hebben. Je moet mensen vinden die 's ochtends en 's avonds willen rijden. We willen PIEK 2 dus wat uitgebreider doen, maar laat ons dat samen met de nieuwe partners doen.

Welke organisaties willen meestappen in PIEK 2? Naast de VVSG en Comeos zijn dat Transport en Logistiek Vlaanderen (TLV) en de Federatie van Belgische Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (FEBETRA). Met die partijen werd op 23 januari een intentieverklaring ondertekend. Ook de Unie van Professionele Transporteurs en Logistieke Dienstverleners (UPTR) heeft intussen zijn interesse betoond.

In overleg met die projectpartners is beslist om een vervolg te breien aan het proefproject, het PIEK 2-project. In dat PIEK 2-project willen we verbreden en verdiepen. Met verbreding bedoelen we enerzijds dat we met bijkomende bedrijven uit de retail-, transport- en distributiesector willen bekijken welke types bedrijven in aanmerking komen, en anderzijds de inzet van bijkomende steden en gemeenten. Iedereen, ook de distributiesector, vindt het te vroeg voor een veralgemeende uitrol, omdat er nog heel wat werk is op het vlak van bijvoorbeeld de venstertijden en de geluidsnormering. We hebben ook nog niet getest of het in een kleine gemeente als Lichtervelde kan. Alle steden die hebben deelgenomen, bevinden zich immers in een sterk verstedelijkte context.

Het verder inzetten op stille leveringen strookt in elk geval met de evoluties op het Europese niveau. Ook de Europese Commissie is voorstander van het gebruik van stille technologieën.

Het vervolgtraject houdt ook een verdieping in via een communicatie- en begeleidingstraject voor steden en gemeenten. Het is belangrijk dat we daar een draaiboek voor uitwerken. De VVSG is daar ook vragende partij voor om een soort typedocument te maken dat alle afspraken vastlegt tussen bedrijven en lokale overheden die in PIEK willen stappen. Verder worden de mogelijkheden afgetoetst voor een aangepast geluidskader voor stille laad- en losactiviteiten.

De verdere concretisering van PIEK 2 wordt op dit ogenblik besproken met alle partijen die bij PIEK betrokken zijn. De timing kan ik nog niet meegeven, maar het is de bedoeling om en nieuw bestek te hebben tegen de zomer, om dan te bekijken wie er allemaal in kan meestappen. Mijn eigen departement is zeer enthousiast om daar verder aan mee te werken, maar het is belangrijk dat ook het nieuwe Steunpunt Goederenstromen daar opnieuw zijn medewerking aan verleent. Die academische onderbouwing is interessant om te weten wat we ermee kunnen bereiken.

Voorlopig heb ik 240.000 euro gereserveerd voor PIEK 2. PIEK 1 heeft 219.000 euro gekost. Dat is dus een beetje gelijkaardig. We zullen uiteraard opnieuw een ondersteuning moeten hebben.

Er werd ook gevraagd naar overleg met de federale overheid. Comeos heeft tijdens de persconferentie gezegd dat zij graag zouden hebben dat ook de andere gewesten daarin zouden meestappen. In se heb ik dat niet nodig. De Vlaamse overheid kan het vervolgtraject

perfect zelf uitwerken, het is een volledig Vlaamse bevoegdheid. Ook het kader voor personeelsinzet is beschikbaar. Het is goed als andere gewesten interesse betonen, maar ik heb niet specifiek federale of gewestelijke contacten nodig.

Mijnheer Yüksel, een eigen PIEK-certificaat maakt deel uit van het vervolgtraject. Het lijkt mij goed om de mogelijkheden te bekijken van een overeenkomst met de Nederlandse Stichting PIEK-Keur. Men heeft dat in Frankrijk ook zo gedaan. Mijn administratie brengt dat nu in kaart en bekijkt hoe we dat kunnen doen. Ik begrijp dat het voor bedrijven mooie reclame is om PIEK-gecertificeerd te zijn. Dat kan uitgewerkt worden in het kader van PIEK 2.

Er zijn nog andere landen die experimenteren. Naast Vlaanderen heb je Frankrijk, het Verenigd Koninkrijk, Duitsland, Italië, Spanje en Denemarken. Die bekijken allemaal hoe ze wat meer leveringen in de dagrand kunnen doen. Nederland heeft het al permanent ingevoerd. Vlaanderen wil nog een tweede PIEK-project. Dat is ook echt nodig, gelet op de hindernissen die nog moeten worden overwonnen.

Ik geloof in elk geval dat het niet alleen economisch, maar ook vanuit mobiliteitsopzicht soelaas kan bieden. De lancering van het project was in Kortrijk. We hebben daar gezien dat vestigingen van bepaalde bedrijven echt in het stadscentrum zitten. Op het moment dat de kinderen naar school gaan, moet er ook geladen en gelost worden. Als je dat voordien kunt doen, bied je ook een belangrijke bijdrage aan de goede doorstroming van het verkeer.

De voorzitter: De heer Yüksel heeft het woord.

De heer Veli Yüksel: Minister, ik dank u voor het antwoord en de bijkomende informatie als aanvulling op uw communicatie van twee weken terug.

Dit is een zeer waardevol project, om vooral in de stedelijke kernen in te zetten op leefbaarheid. De voordelen die gegenereerd worden, zijn legio. Dat is zeer waardevol. Het is ook goed dat de sector meewerkt en -denkt en dat u met Comeos en de Federatie van Distributeurs verder aan deze weg kunt timmeren.

Het certificaat lijkt mij een belangrijk instrument, ook op het vlak van 'image building' rond dit project. Misschien kunnen op termijn de bedrijven die mee in dit project zijn gestapt en een certificaat hebben behaald, financieel of op een andere manier worden ondersteund en gestimuleerd.

Het is een andere denkwijze en een andere organisatie van onze samenleving. We hebben daarbij ook de lokale overheden nodig. Ook daar moeten we een aantal zaken veranderen. Onder meer de mentaliteit moet veranderen. U kunt deze zaak vanuit Vlaanderen als pionier voortzetten. Ik hoop dat we in de komende periode goede resultaten zullen zien van het project PIEK 2. De zaken die dan nog moeten worden aangepakt, kunnen we dan snel uitklaren.

Ik ben bijzonder blij dat hier een aantal zeer positieve resultaten worden behaald, dat iedereen meewerkt en dat u dat blijft trekken, minister.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ook ik ben zeer tevreden dat dit project als zeer positief wordt ervaren en de nodige opvolging krijgt. Er zijn inderdaad nog een aantal struikelblokken. PIEK 2 zal die struikelblokken wellicht weghalen.

Een aantal aanbevelingen die u hebt genoemd, zijn zeer belangrijk. U verwijst naar VLAREM, naar overleg met steden en gemeenten, naar achtergrondlawaai. Er moeten inderdaad nog een aantal struikelblokken worden weggenomen om het een PIEK-project te kunnen noemen. Ik steun uw standpunt dat we eerst tot een vervolgproject moeten komen, PIEK 2, om die struikelblokken weg te halen. U wilt het PIEK 2-project opstarten tegen de zomer. Tegen dan zouden de struikelblokken dus moeten worden weggehaald.

Wat ik me nog afvraag, is of de warenhuizen die het nu al doen, zoals Delhaize en Colruyt, moeten wachten tot PIEK 2 om opnieuw met stille vrachtwagens en buiten de piekuren te kunnen leveren. Ik denk dat zij hun project nu al kunnen voortzetten en niet hoeven te wachten tot PIEK 2 eraan komt. Wie in het eerste project is ingestapt en dat als positief ervaart, kan dat mijns inziens gewoon voortzetten. Het zou goed zijn om het project, dat nu als zeer positief wordt beschouwd, gewoon voort te zetten en PIEK 2 enkel te behouden voor de uitbreiding.

Minister Hilde Crevits: Het is de bedoeling om het nieuwe bestek op te starten tegen de zomer, maar ik kan niet garanderen dat tegen dan alle hindernissen weggewerkt zullen zijn. De bedoeling is dat we tot een goed geluidskader komen. Dus vooraleer je het veralgemeend invoert, kan het.

Het voortzetten van de huidige ritten hangt af van de gemeentelijke autonomie. Als de gemeente ermee akkoord gaat dat de stille leveringen verder gebeuren in de dagrand, en het kan volgens de gemeentelijke regelgeving, is dat geen enkel probleem.

Mijn bedoeling is om in Vlaanderen een algemeen kader te kunnen krijgen waarbinnen stille leveringen globaal mogelijk zouden worden. Het globale kader zal niet klaar zijn tegen de zomer, maar na PIEK 2. Dat zal dus wel nog een jaar duren.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Degenen die nu al buiten de uren leveren, kunnen die dat nu dan niet meer?

Minister Hilde Crevits: De toelating om buiten de uren te leveren, kan ik nooit geven. Die toelating moet van de gemeente komen. Leveringen buiten de dagrand kunnen perfect mogelijk blijven, als dat strookt met de gemeentelijke regels. Ook nu, binnen proefproject PIEK 1, is dat zo. De gemeenten moeten akkoord gaan. Ik kan dat als minister niet doen. Dan zou ik raken aan de gemeentelijke autonomie.

Wat ik nu zal proberen, is een kader uitwerken dat gemeenten in hun politiereglement kunnen opnemen: op voorwaarde dat je in geluidsarm materiaal investeert, mag je in de dagrand leveren. In sommige gemeenten kan dat al, in andere niet. Ik kan als minister een gemeente niet verplichten. Daarom had ik de VVSG nodig. Negen steden en gemeenten en een aantal bedrijven hebben meegewerkt aan het pilootproject. Dat kan perfect verder lopen.

Ik kan die toelating niet geven. En als ik ze zou geven, is ze van generlei waarde.

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 trajectcontrole - 800 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, ik heb mijn vraag ingediend naar aanleiding van de uitspraak van federaal minister Vande Lanotte dat hij in januari alle betrokken partijen rond de tafel zou roepen, zodat we een einde zouden kunnen stellen aan die ‘never ending story’.

Minister, het systeem van trajectcontrole op de E17 sleept al een hele tijd aan. Het project botst op de ene vertraging na de andere. Tijdens de begrotingsbespreking liet u nog bij wijze van grap verstaan dat enkel het mooie weer de officiële ingebruikname van het systeem nog parten speelde. Het systeem moest immers nog op deugdelijkheid tijdens extreme regen getest worden, maar die regen kwam er maar niet.

De Federale Overheidsdienst (FOD) Economie bestempelde het systeem na uitvoerig testen ondertussen als onbetrouwbaar. Stilstaande auto's zouden aan 200 kilometer per uur geflitst

worden en sommigen kregen de boete van hun voorligger toegediend. De fabrikant zou nog één kans krijgen om alle problemen, waaronder enkele fundamentele, die er nog steeds zijn, op te lossen. Indien het dan niet in orde komt, wordt het project stilgelegd, volgens de FOD Economie.

De Nederlandse fabrikant, Computer Sciences Corporation (CSC), die de camera's voor het systeem aan het Belgische bedrijf JM Jacobs levert, ontkent echter in de fout te zijn gegaan. Zij verwijzen daarbij naar hun referenties in andere landen, waar de installatie wel probleemloos verliep. In de loop van januari zou er dus een overleg plaatsvinden bij de federale minister van Economie Johan Vande Lanotte met alle betrokken partijen. Het Agentschap Wegen en Verkeer blijft erbij dat het systeem snel kan worden ingesteld.

Minister, welke technische of wetgevende problemen houden de lancering nog tegen? Mijn tweede vraag, over de verantwoordelijkheid van de fabrikant, is eigenlijk al uitgebreid aan bod gekomen in een vorige vraag om uitleg. Daar hoeft u dus niet meer op te antwoorden, maar misschien kunt u nog wat bijkomende uitleg geven.

Heeft het aangekondigde overleg in januari intussen plaatsgehad? Wat was het resultaat daarvan? Bestaat de kans dat het project er, ondanks alle inspanningen, uiteindelijk niet zal komen?

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, een mens zou er moedeloos van worden, maar er is toch enige hoop. Ik heb daarnet uitgerekend dat de afstand tussen Torhout en Oostende 23 kilometer is. Vroeger was het tussen Torhout en Kortrijk, en dat was 40 kilometer. Ik hoop dus dat de afstand tussen de beide betrokken ministers symbool mag staan voor de kortere afstand die we moeten afleggen.

Ik verwijt in dit dossier niemand van de politieke verantwoordelijken nog iets. Wel wil ik nog altijd zo goed en zo kwaad mogelijk het dossier reconstrueren. Op 6 oktober hebt u hier gezegd dat u de week nadien met minister Van Quickenborne samen zou zitten, omdat u de krachten wou bundelen. Heeft dat overleg plaatsgehad? Wat is toen afgesproken? Wat heeft er intussen alweer roet in het eten gegooid, waardoor we nog altijd maar staan waar we staan?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Collega's, dit is zo'n dossier waar je als politieke klasse een pak geloofwaardigheid voor betaalt. Je ondergaat dat. Het is je 'bête noire'. Het geeft ook aan hoe snel de tijd gaat. Precies een jaar geleden heb ik hierover de eerste actuele vraag gesteld. Het is eigenlijk een spijtige geschiedenis. Op die dag is ook Pascal Goossens, medewerker van het Vlaams Parlement, begraven. Dat was op een woensdag. 's Namiddags hadden we hier plenaire vergadering. Toen heb ik over dit onderwerp een actuele vraag gesteld. Toen zaten we nog in een pingpongspel tussen Vlaanderen en de federale overheid. Intussen zegt de fabrikant dat het zijn fout niet kan zijn, maar de meetresultaten zijn wat ze zijn.

Los dat op, minister. Dat is mijn enige vraag. We kennen het voluntarisme van minister Vande Lanotte, maar in dit dossier is hij daar toch al een beetje van genezen. Het zou er moeten komen. Wanneer? Dat gaat u ons nu vertellen.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, we zien dat er in verband met dossiers zoals die trajectcontrole ook door heel wat lokale besturen afzonderlijke initiatieven worden genomen. Met wat u op dit moment moet ervaren, is het goed om hieruit verdere lessen te kunnen trekken. Misschien zal het in de toekomst mogelijk zijn dat er een raamovereenkomst georganiseerd wordt vanuit Vlaanderen, waar de lokale besturen, met de politiezones, nadien op kunnen inschrijven. Anders gaan we allemaal op dezelfde manier problemen ondervinden. Op die manier zouden we toch wel kunnen varen bij de problemen die u nu ondervonden hebt.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het ene traject is al wat succesvoller dan het andere. Dat hebben we met dit project van trajectcontrole ondervonden. We blijven sukkelen met problemen om het toestel te homologeren. Ik betreurt dat er niet is gewacht op de homologatie voor de toepassing van de trajectcontrole. We hebben de gevolgen gezien. Iemand die veroordeeld was, is ondertussen vrijgesproken door de politierechtbank. Minister, in hoeverre wordt de trajectcontrole nog toegepast?

Minister Hilde Crevits: Niet. Dat is nooit gebeurd.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik stel vast dat de camera's voor de trajectcontrole daar momenteel gewoon staan te staan.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb een boek met uitleg gekregen over alle technische problemen. Ik geef een voorbeeld. Iemand had het over die 200 kilometer per uur. Ik was verrast daarover in de krant te lezen en ook over de communicatie rond Kerstmis. Het was net alsof de woordvoerder van de FOD Metrologie door een wesp was gestoken. Wij hadden geen uitspraken gedaan. Ik was nochtans heel hoopvol, en plots was alle hoop weer weg.

Dat staat dus in de krant en dan zegt CSC, het bedrijf dat daarvoor moet zorgen, dat het niet strookt met de realiteit. Ze zeggen: "Door de dienst Metrologie zijn een aantal veronderstelde anomalieën in het systeem aangetroffen op een moment waarop die wel moesten vastgesteld worden omdat niet alle softwareprocessen actief waren." Waarom waren die niet actief? Dat was omdat ze een aantal onderdelen moesten stopzetten omdat de dienst Metrologie screenshots zou kunnen maken.

Op dat moment wisten we dat het systeem niet kon werken. En men haalt dat nu aan om te zeggen dat het niet werkt. Dat is voor niemand een gezonde situatie. Noch minister Van Quickenborne, noch minister Vande Lanotte is van mijn partij, maar ik kan geen van beiden verwijten dat ze niet coöperatief zijn in dit dossier. We hebben altijd gezegd dat we de krachten zouden bundelen. Soms waren er nijldige telefoons.

Mevrouw Van den Eynde heeft een punt. Waarom hebben we dat daar gezet? Dat was omdat we wilden tonen dat het voor Vlaanderen belangrijk was, want iedereen staat erachter. Trajectcontrole moet er komen. We hebben het dus geplaatst met een Nederlandse firma die al homologaties heeft gekregen. In de krant lezen we nu dat het in Gentbrugge iets met infrarood is, maar dat is niet zo, het is met lussen in de grond, zoals dat in Nederland is. Ik kan een heel boek tonen met discussies, maar we moeten er doorheen geraken.

Ik heb gebeld met federaal minister Van Quickenborne om na te gaan hoe we dit verder aanpakken. Dat waren goede gesprekken. In het artikel dat rond Kerstmis verscheen, heeft de journalist misschien verkeerd geïnterpreteerd. Ik weet het niet, maar zo was de sfeer rond de tafel niet. Er wordt constructief gepraat. Volgende week heb ik een live afspraak met federaal minister Vande Lanotte. Dit is een van de dossiers die we zullen bespreken.

Deze les heb ik wel geleerd: ik ben veel te enthousiast geweest. Mijn uitspraak dat het tegen Kerstmis klaar moest zijn, was een slip of the tongue. Een Kerstmis later is het nog niet in orde. Ik vind dat heel vervelend. Anderzijds vind ik dat we een manier van samenwerking moeten vinden met de FOD Metrologie, die het voor beide efficiënt maakt om te werken. Er zullen nog zaken op ons afkomen. De technologie verandert. Dit is een systeem van 2009. We gaan dat niet in de vuilnisbak kieperen. Het moet op de een of andere manier gehomologeerd geraken.

Een van de zaken die ertussen komen gefietst, zijn de nummerplaten die veranderen. Plots verandert de kleur en komt er een letter bij. Dat heeft een impact op de software. Dat heeft niets met de homologatie te maken. Dit systeem is gemaakt voor een bepaalde nummerplaat. Plots verandert dat en dan moet je de software aanpassen zodat het systeem dat herkent.

De heer Jan Roegiers: Minister, wat doe je dan met buitenlandse nummerplaten? Dat gaat dus nooit werken.

Minister Hilde Crevits: Neen, het werkt, maar het systeem moet worden aangepast. Het herkent nummerplaten, maar er was blijkbaar een probleem met de kleur. Per type nummerplaat moet het blijkbaar worden goedgekeurd.

De heer Jan Roegiers: Minister, wat u nu zegt, boezemt mij angst in. Dit betekent dat als een Europese nummerplaat – laten we het voorlopig houden bij Europese nummerplaten – ooit verandert, er niet meer kan worden geflitst.

Minister Hilde Crevits: Ik ben geen specialist. Die Europese nummerplaten hebben niets te maken met de homologatie, zegt men mij. Je krijgt je modelgoedkeuring, maar als er een nieuw type nummerplaat is, moet je het bewijs leveren dat die goed door het systeem geraakt. Elke nummerplaat die passeert, moet blijkbaar worden herkend door het systeem. En dat moet ook in orde zijn. Dat is logisch.

Men heeft mij verzekerd dat dit allemaal in orde komt, maar ik ben de aannemer niet. Dat is ook het probleem. Het is niet mijn administratie, maar de aannemer die de modelgoedkeuring moet krijgen. Veel mensen vragen me om ergens een trajectcontrole te zetten, maar ik doe geen enkele belofte meer tot ik mijn homologatie vastheb. De modelgoedkeuring is cruciaal. Ik hoop volgende week in de marge van het gesprek met minister Vande Lanotte concrete afspraken te kunnen maken over wat de resterende problemen zijn en wat de timing is om die op te lossen. Als er onoverkomelijke problemen zijn, dan wil ik die kennen. De aannemer verzekert mij dat het niet zo is.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, we weten dus nog niet veel meer. Het overleg zal volgende week plaatsvinden. Om nodeloze vragen om uitleg en actuele vragen te vermijden, is het misschien goed dat u de voorzitter schriftelijk meedeelt wat het resultaat was van uw overleg met minister Vande Lanotte.

Minister Hilde Crevits: Dat is misschien een goede gewoonte. Ik denk dat dat al gebeurt. Als het noodzakelijk is een communicatie te doen over dat overleg, dan zal dat worden meegedeeld aan het parlement. Dan bent u ook geïnformeerd.

De voorzitter: Iedereen tevreden?

Minister Hilde Crevits: Neen, niemand is tevreden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van mevrouw Veerle Heeren tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de aanwezigheid van bacterievuur op bomen op het openbaar domein langs gewestwegen - 881 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Heeren heeft het woord.

Mevrouw Veerle Heeren: Minister, ik vermoed dat u als West-Vlaamse niet zo vertrouwd bent met bacterievuur op fruitbomen. Wij zijn dat wel in onze regio omdat er in de fruitsector ontzettend veel wordt uitgevoerd naar China. Dat kan maar als de regio vrij is van bacterievuur. Het is dus essentieel dat we kunnen bewijzen aan de Chinezen dat er geen bacterievuur zit op de bomen.

Onze provincie neemt heel veel initiatieven om de bevolking en de landbouwsector daarvoor te sensibiliseren. We hebben allemaal een verantwoordelijkheid. Dat is niet vanzelfsprekend omdat bepaalde boomsoorten, waar dat bacterievuur op zit, eigen zijn aan de regio.

In mijn vraag om uitleg heb ik uitleg gegeven over de export naar het Verre Oosten, en waarom men eist dat de regio vrij is van bacterievuur. We weten dat die landen hun eigen productiemiddelen willen beschermen tegen de nefaste aanodoening van perenbomen. In de regio worden er afspraken gemaakt om aansluitende percelen vrij te stellen van bacterievuur, wat geen eenvoudige opdracht is als u weet dat bijna heel Haspengouw vol met fruitbomen staat. De fruittelers zelf sparen kosten noch middelen om die bomen gezond te houden en grijpen drastisch in als ze die ziekte ontdekken, meer bepaald door te rooien of te verbranden. Daarom heeft onze bevoegde gedeputeerde, de heer Marc Vandeput, een heel preventiebeleid opgezet naar de bevolking.

U zult zich afvragen hoe ik met een dergelijke vraag in de commissie Mobiliteit kom. Dat heeft te maken met de gewestwegen waar we vanuit Vlaanderen samen verantwoordelijk voor zijn. Voorzitter, ik weet dat het niet het gebruik mag zijn om over een bepaalde gewestweg een vraag te stellen, maar er zullen meerdere gevallen zijn, maar daar heb ik geen zicht op. Op een bepaalde gewestweg, de N3, zijn er bij de herinrichtingswerken bomen geplant in Vlaams-Brabant. Het zijn perenbomen. Dat is allemaal leuk om te zien, maar deze bomen moeten dan wel vrij zijn van bacterievuur.

We hebben dat al enkele keren aangekaart, maar men doet daar weinig mee. Daarom stel ik u de vraag, minister. Hebben uw diensten, zowel voor Vlaams-Brabant als voor Limburg, op bomen op het openbaar domein al bacterievuur vastgesteld? Is men van plan om daar binnen het departement actie rond te ondernemen? Zou het niet zinvol zijn dat het gewest zelf eens contact zou opnemen met de provincie om dergelijke dingen uit te sluiten of te voorkomen? Als er controle moet gebeuren, op welke manier kan die dan gebeuren? Het kan zijn dat ergens op het openbaar domein bacterievuur woedt zonder dat de diensten van het gewest dat weten. Op welke manier kan die samenwerking geoptimaliseerd worden zodat wanneer mensen dat melden, er effectief iets mee wordt gedaan? Ik weet dat u als bevoegd minister niet alle gewestwegen zelf kunt controleren, maar hoe kunnen de diensten optreden in de regio van Vlaams-Brabant en Limburg, maar ook in de streek van Hoogstraten?

De voorzitter: De problematiek is algemeen gesteld, anders zou men denken dat mevrouw Heeren bevoordeeld werd. Daarom vond ik de vraag nuttig.

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Toen ik de vraag zag, zei bacterievuur me niets. Mevrouw Heeren, u vraagt op welke manier we zullen samenwerken. Wel, de vraag op zich heeft al tot een samenwerkingsinitiatief geleid, mocht u twijfelen aan de goede intenties.

Het probleem interesseerde mij omdat dat het meest acuut was. Ik weet dat we individuele dossiers niet moeten behandelen, maar omdat er op de N3 fruitbomen staan die zijn aangetast door bacterievuur, is het voor mij wel relevant om te weten of dat zo is. Zo ja, moeten die bomen dan weg? Ik heb al artikels laten lezen over wat daar gebeurt. Men zegt me dat die bomen ondertussen weg zijn. Ik hoop dat dat effectief zo is. Het is me zo gemeld. Ze hadden echter geen bacterievuur, maar perenroest. Perenroest geeft blijkbaar oranje- of roodbladvlekken en bruine vergroeiingen. De bomen moeten dan ook weg.

Ik heb ook gevraagd of er al bacterievuur is vastgesteld op bomen langs onze gewestwegen. Ik vraag me ook af waarom men per se fruitbomen moet plaatsen langs de gewestwegen. Dat kan blijkbaar mooi zijn en het zijn streekeigen bomen. De diensten van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) melden mij dat ze op bomen van het openbaar domein nog geen bacterievuur hebben vastgesteld. Ik heb toch gevraagd om dit nog eens extra na te kijken. Het is een vraag die wordt aangebracht. Ik weet dat dat in sommige regio's een groot probleem is. Het is dan wel raar dat ze die bomen overslaan. Men zegt me dat men daar goed op let en dat er met Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) overleg wordt gepleegd omtrent soortkeuzes. Men plant meestal zomereiken, Noorse esdoorns, linden, platanen, essen, haagbeuken, paardenkastanjes, beuken en in West-Vlaanderen populieren.

De sierfruitbomen zoals in Linter zijn eerder uitzonderlijk en men zoekt altijd soorten die resistent zijn tegen het bacterievuur. Daar wordt dus blijkbaar met ANB over overlegd. Men zegt me ook dat al een aantal jaren in de fruitstreken enkel maar bomen worden aangeplant die resistent zijn tegen bacterievuur.

Als men toch twijfelt en als de wegenopzichters een probleem vaststellen, dan rapporteren zij aan de interne cel Groen, die bepaalt wat er moet gebeuren. In het geval van de N3 zijn de perelaars verwijderd en worden ze vervangen.

Mevrouw Heeren, het is heel belangrijk dat de juiste soortkeuze wordt gemaakt. Blijkbaar is het ook niet zo evident om te zeggen “zet geen fruitbomen meer”, maar kies dan toch een soort die resistent is. Blijkbaar kan dat wel en kan men resistente soorten aanplanten.

Als mensen twijfels hebben, dan kunnen ze op www.meldpuntwegen.be terecht of telefoneren naar het 800-nummer. Er is gevraagd om alert te zijn als er zulke meldingen zouden komen.

U vraagt mij of ik het de taak van de overheid vindt om de fruittelers te steunen om de regio vrij van bacterievuur te maken. Dat is evident.

Mevrouw Veerle Heeren: Ik heb dat schriftelijk gevraagd, maar niet in mijn mondelinge vraag.

Minister Hilde Crevits: Ik hoop dat ik het wat duidelijk heb gemaakt. Iedereen is wakker. Het kabinet heeft ook een pak mails gestuurd om verduidelijkingen te vragen.

Samengevat komt het erop neer dat de soortkeuze belangrijk is en dat een fruitboom resistent moet zijn tegen het bacterievuur.

Mevrouw Veerle Heeren: Ik denk dat het ook belangrijk is dat het Vlaamse Gewest regelmatig contact heeft met de provincie. Er zijn provincies en diensten. Die wisselwerking kan daar gebeuren. Op die manier kunnen we dingen voorkomen.

Ik wil niet discussiëren over de soort die de boom besmet had. Specialisten hebben mij gemeld dat er specifiek perenvuur op zat. Ik ben geen bioloog of landbouwingenieur.

De voorzitter: Bij ons noemen ze dat perenvuur.

Minister Hilde Crevits: Perenroest is dus iets anders.

Mevrouw Veerle Heeren: Het zijn specialisten die hebben aangegeven dat het perenvuur is en dat daar iets aan gedaan moet kunnen worden. Het is goed dat men streekeigen bomen zet en dat men past voor fruitbomen. Men staat er soms niet bij stil dat die bomen vruchten dragen. Wanneer die vruchten afvallen, dan krijgt men verrotting. Het is dus belangrijk dat men voor andere boomsoorten kiest dan voor fruitbomen. Ik weet uit ondervinding dat men in de streek nogal eens geneigd is, zelfs vanuit de gemeenten, om te pleiten voor fruitbomen. Dat is allemaal mooi om te zien, maar men houdt te weinig rekening met de onderhoudsvriendelijkheid.

Minister Hilde Crevits: Mijn eerste, spontane reactie was: waarom zet men in godsnaam fruitbomen langs de openbare weg? Ik hoorde dan dat dat normaal is in de fruitstreek. Dat is inderdaad mooi, maar men moet rekening houden met de vruchten. Wat mij betreft, mag men daar wat soberder in zijn. Ik vind vooral dat ze zorgzaam moeten zijn en dat het resistente soorten moeten zijn. Ik ga met u geen welles-nietesdiscussie starten over de vraag of het nu al dan niet perenvuur was.

Het is goed dat men alert is. Ik zal vragen dat er met de provincie contact wordt opgenomen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■

Vraag om uitleg van de heer Steve D’Hulster tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over recreatief vervoer - 915 (2011-2012)

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

De heer Steve D’Hulster: Minister, het Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie publiceerde onlangs een rapport ‘Duurzaam recreatief vervoer in Vlaanderen’ met de aanbeveling om recreatief verkeer op een duurzame manier in te vullen. Onze verplaatsingen die te maken hebben met vrije tijd – zowel voor ontspanning, sport en cultuur als om iemand een bezoek brengen – blijken een groter aandeel te hebben dan woon-werkverkeer, zakelijk verkeer en woon-schoolverkeer samen. Recreatief vervoer vraagt dan ook in het kader van duurzame mobiliteit in Vlaanderen de nodige aandacht.

Uit het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen blijkt dat ons beeld over het mobiliteitsvraagstuk soms vertekend is. Wij denken immers dat ‘functionele’ verplaatsingen voor werk, zakelijk en schoolverkeer dominant zijn. Dat laatste komt ook hier in de commissie meer aan bod dan het recreatief verkeer. Dat beeld is, mee ingegeven door de files en de aandacht van de media ervoor, erg vertekend. Want uit de cijfers van het onderzoek over ons verplaatsingsgedrag lijken de verhoudingen anders te liggen. Vlamingen blijken zich bijna even vaak voor winkelen en diensten en zelfs vaker voor recreatieve doeleinden te verplaatsen.

Opmerkelijk is dat het verplaatsingsgedrag van de Vlamingen in de vrije tijd wordt gedomineerd door vervoer met de auto, en wel nog meer dan in het woon-werkverkeer het geval is. Ondanks de parkeerkosten, de files en andere ongemakken gebeurt de helft van de verplaatsingen van minder dan 5 kilometer met de wagen. Beleidsmaatregelen richten zich in hoofdzaak op woon-werkverkeer. Onderzoek naar de impact van recreatief verkeer gebeurt in mindere mate. Het mobiliteitsbeleid voor recreatief verkeer verdient dan ook de nodige aandacht, maar is ook een uitdaging voor de vervoersaanbieders en de toeristische sector. De expertise over het ‘functionele’ verkeer kan ook nuttig zijn voor het recreatieve verkeer. Een tool die lijkt op het Pendelfonds kan een stimulans zijn voor de vrijetijdssector en de mobiliteit die de sector genereert.

Naast de initiatieven van de overheid neemt ook de vrijetijdssector vaak goede initiatieven, al dan niet gesteund door De Lijn of de Vlaamse overheid. Zo is een ticket voor een concert in het Antwerpse Sportpaleis tegelijkertijd ook een vervoerbewijs. Voor een bezoek aan Planckendaal is een leuk initiatief uitgewerkt: men kan vanuit het station in Mechelen overstappen op een boot, en die vaart dan naar het dierenpark. Er zijn heel wat concertorganisatoren die inzake mobiliteit worden begeleid door het studiebureau Traject. Er gebeurt dus al veel, al denk ik dat het voor veel organisatoren nog niet altijd duidelijk is welke mogelijkheden er zijn.

Minister, hebt u kennis genomen van de beleidsaanbevelingen uit het rapport van het Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie? Zo ja, op welke wijze wenst u rekening te houden met de 22 geformuleerde suggesties? Wilt u bijkomend onderzoek over vrijetijdsverkeer verrichten? Zo ja, binnen welke termijn is dat mogelijk?

Neemt u maatregelen inzake duurzame mobiliteit en het verplaatsingsgedrag voor recreatieve doeleinden? Indien er geen specifieke maatregelen zijn: wilt u maatregelen in overweging nemen? Zou een gelijkaardige stimulans zoals het Pendelfonds om creatieve en inventieve pilootprojecten te ondersteunen ook een meerwaarde kunnen betekenen voor het verduurzamen van mobiliteit voor recreatieve doeleinden?

Hebt u reeds stappen ondernomen voor het uitwerken van een beleidsoverschrijdende aanpak? Zo ja, met welke bevoegde ministers wordt hiervoor samengewerkt en hoe verloopt de samenwerking? Zijn er al afspraken gemaakt?

Wordt er overlegd met vervoersaanbieders en de toeristische sector om systematisch na te denken over het verplaatsingsgedrag voor recreatieve doeleinden?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, uiteraard kennen wij de beleidsaanbevelingen uit het rapport van het Steunpunt Buitenlands Beleid, Toerisme en Recreatie. Ook in het recente Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen (OVG 4.2) staat dat drie grote verplaatsingsmotieven elk ongeveer een derde van alle verplaatsingen van de Vlamingen voor hun rekening nemen: functionele verplaatsingen, verplaatsingen voor het winkelen en verwerven van diensten, en ten slotte ook verplaatsingen voor recreatieve doeleinden. De verplaatsingen voor recreatieve doeleinden stegen nog, in vergelijking met OVG 4.1: van 28 procent naar 30,54 procent. Dat heeft ook mij verrast. De verplaatsingsafstanden voor ontspanning, sport en cultuur komen ook stilaan in de buurt van de verplaatsingsafstanden voor het woon-werkverkeer. In het onderzoeksrapport wordt uitvoerig gebruikgemaakt van de cijfers van het Onderzoek Verplaatsingsgedrag Vlaanderen.

Een aantal aanbevelingen zijn rechtstreeks gericht aan de minister bevoegd voor het toerisme. De beleidsaanbevelingen kunnen in twee grote groepen verdeeld worden. De eerste en kleinste groep heeft betrekking op dataverzameling en datagebruik; de tweede groep op specifieke maatregelen. Het is evident dat data belangrijk zijn voor het beleid, al moeten wij goed in het oog houden wat de meerwaarde is van de kostprijs van de inzameling ervan. In het rapport wordt veel belang gehecht aan de alternatieve verplaatsingsmogelijkheden. Ook wordt uitdrukkelijk verwezen naar de dispariteit van recreatieve verplaatsingen, wat ook deels van toepassing is op de verplaatsingen naar attractiepolen en evenementen.

In het derde deel komen concrete alternatieven aan bod. Aan de specifieke problematiek van het ongestructureerde karakter van recreatieve verplaatsingen wordt nog slechts zijdelings gerefereerd. De kenmerken van recreatieve verplaatsingen maken de realistische en bedrijfseconomische en maatschappelijke concretisering van alternatieven niet evident. Acties zijn evenwel nog mogelijk, inzonderheid voor gevestigde attractiepolen en evenementen. Maar het recreatieve gedrag op zich – het resultaat van de individuele expressie van individuen – is veel moeilijker te beïnvloeden.

Specifiek bijkomend onderzoek over recreatief verkeer is vooralsnog niet gepland omdat het recente onderzoek over het verplaatsingsgedrag en de bijkomende studie al veel informatie opleveren. De onderzoeken over het verplaatsingsgedrag worden trouwens gewoon voortgezet. Wat betreft het verduurzamen van mobiliteit ten gevolge van recreatieve doeleinden, verwijst u naar het Pendelfonds. Ik wil daarover nadenken, maar het is niet evident om dat model op dit type verplaatsingen toe te passen, gelet op het disparate en ongestructureerde karakter van deze verplaatsingen.

Voor de meer gestructureerde recreatieve verplaatsingen – concerten of een oudejaarsavond – bestaan nu reeds verschillende initiatieven. Maar voor het overgrote deel van de recreatieve verplaatsingen is het Pendelfondsprincipe niet zo eenvoudig toepasbaar. Ik denk dan bijvoorbeeld aan de aankoop van fietsen, de installatie van douches in bedrijven of de aankoop van busjes voor shuttles door een bedrijf. Dat zijn elementen die in de context van een eenmalige organisatie van een evenement worden aangeboden, maar daarop is het Pendelfondsmodel niet gemakkelijk toepasbaar. Want volgens dat model moet de organisator met de bezoekers een bestendig-structurele band hebben. Een toepassing ervan zou ook administratief-financieel zeer moeilijk op te volgen zijn. Ik heb dus twijfels over de haalbaarheid ervan.

Op dit ogenblik worden er evenwel reeds specifieke maatregelen genomen. Hiervoor verwijst ik onder meer naar de door mij ondersteunde en door de vzw Taxistop geïmplementeerde carpooldatabank. Eventpool – voor carpooling van en naar festivals en evenementen – maakt deel uit van het dienstenpakket van Taxistop. Ook De Lijn speelt in op specifieke recreatieve

vragen. De Vlaamse Stichting Verkeerskunde (VSV) verzorgt sinds verscheidene jaren – dat weet u natuurlijk – begeleiding van organisatoren van evenementen en festivals bij het opstellen van hun mobiliteitsplan. Dat is natuurlijk belangrijk. In 2011 werden onder meer volgende evenementen voor het eerst begeleid: Crammerock in Stekene, de ‘Rupel 7 miles’ in Rumst en de Dodentocht in Bornem. De begeleiding werd in 2011 voortgezet voor Mano Mundo in Boom, Rock Werchter, Pukema Rock in Puurs en de Boekenbeurs. Het zijn diverse activiteiten.

Het thema recreatief verkeer werd in 2010 ingebed in de campagnewerking van de Koepel van Milieu- en Mobiliteitsverenigingen (Komimo). Het is niet zo evident. Ik begrijp uw vraag, maar ik ben zelf nog zoekende naar specifieke structuren om iets meer gecoördineerd te kunnen werken. Ik vraag me ook af of het nodig is dat ik dat doe, zeker als het over eenmalige evenementen gaat. Dat is iets anders dan attractiepolen. De Lijn is daar al mee bezig.

Binnen de werkgroep duurzaam recreatief vervoer van Toerisme Vlaanderen zijn ook beide departementen vertegenwoordigd: Mobiliteit en Openbare Werken en Internationaal Vlaanderen, met de Cel Toerisme, net als de Vlaamse Stichting Verkeerskunde, de mobiliteitsverenigingen en De Lijn. De VSV en Toerisme Vlaanderen bespreken een eventuele samenwerking om het huidige aanbod mobiliteitsmanagement voor evenementen en festivals uit te breiden naar toeristische bedrijven en meetinglocaties. We kunnen dat wat breder maken.

Binnen de werkgroep duurzaam recreatief vervoer, voorgezeten door Toerisme Vlaanderen, zijn de mobiliteitsverenigingen, De Lijn en de NMBS vertegenwoordigd. De Lijn werkt met verschillende organiserende instanties samen rond de bereikbaarheid en de verplaatsingsstromen. We merken dat het aanbod van De Lijn en de NMBS naar aanleiding van evenementen wel aanslaat. Het kan een verduurzaming teweegbrengen.

De Lijn heeft schitterend werk geleverd op het Wereldkampioenschap Cyclocross in Koksijde. Er werden spectaculair veel bussen ingezet om een permanente shuttledienst te realiseren van en naar de stations en de kusttram. Dat was een enorme inspanning voor het personeel, maar het heeft gewerkt. Er zijn heel veel mensen met het openbaar vervoer gekomen; het heeft dus mee voor de verduurzaming gezorgd.

Ik ben er nog niet helemaal uit, mijnheer D’Hulster. Het is nog ongestructureerd. Mijn antwoord is ook ongestructureerd omdat ik er beleidsmatig nog niet uit ben. Ik moet beslissen waar we nog meer kunnen doen en waar we beter niet beginnen. De studie heeft mij daar geen antwoord op gegeven. Ik moet er niet langer op studeren. Ik moet keuzes maken. Ze is nog niet oud en rijp genoeg. Ik ben er nog niet aan toe om extra beslissingen te nemen.

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

De heer Steve D’Hulster: Ik dank u voor uw antwoord, minister. Ik hoop dat mijn vraag een beetje kan bijdragen aan de verduurzaming.

Ik begrijp het mankeren van structuur. Tot voor het onderzoek Verplaatsingsgedrag had ik er ook te weinig over nagedacht. Deze studie klopt wel met mijn visie. Kleine evenementen in een gemeente ondervinden nu mobiliteitsproblemen op zaterdag en zondag. Hetzelfde geldt voor grotere attractiepolen. Ik ben supporter van Beerschot. Het stadion ligt midden in een woonwijk. Dat is een ongelooflijke clusterbom, elk weekend opnieuw. Het heeft veel minder structuur dan het woon-werkverkeer.

Ik begrijp dat we het Pendelfonds niet kunnen kopiëren naar het recreatieve vervoer. Kunnen we de filosofie ervan niet kopiëren? Ik doel op het stimuleren van nieuwe ideeën en oplossingen voor kleine en grote attractiepolen en evenementen. Kunnen we die nieuwe ideeën, de laboratoriumfunctie, niet op een betere manier verspreiden?

Ik begrijp dat u nu nog geen plan van aanpak hebt. In de toekomst zullen we allemaal de uitdaging van het recreatieve vervoer moeten aangaan, vanuit Vlaanderen en vanuit de lokale besturen. Ze zal trouwens nog groeien in de komende jaren.

De heer Jan Peumans: We hebben het er onlangs eens over gehad. Ik herinner me een studie van de ANWB, beter bekend als de Nederlandse wegenwacht. Ze deden een onderzoek naar wel twintig recreatieparken in Nederland. Er werd onderzocht hoe en waar het collectief vervoer kon worden ingezet. Ze waren daar helemaal niet optimistisch over. U zou dat als vader van drie dochters moeten weten. Hoe gaan we naar een recreatiepark? Met vijf of zes mensen gaan we niet met het openbaar vervoer, want de frigobox moet mee en nog een heleboel ander gerief. Ik denk dat openbaar vervoer in dat geval geen goed alternatief is.

Bij een groots evenement zoals Werchter werkt het wel. Er is een integraal ticket voor ingang, trein en bus. Er is behoorlijk busvervoer georganiseerd van het station van Leuven naar de wei. Dat kost wel geld. Wie er gebruik van maakt, betaalt daar een gedeelte van. Dat is een massamanifestatie. De doelgroep heeft bovendien geen auto en is sowieso afhankelijk van het openbaar vervoer. De inrichters weten dat. Pukkelpop is een ander mooi voorbeeld. Daar bestaat er een pendeldienst naar de stations van Hasselt en Kiewit. We moeten zeker de doelgroep in het oog houden. Op het WK Cyclocross kwamen 60.000 toeschouwers af. Dan moeten er uiteraard maatregelen worden genomen. De NMBS heeft extra treinen ingelegd, De Lijn heeft bussen ingezet. Dat kost veel geld, maar het is een nuttig alternatief. Voor recreatieparken zie ik het echter niet zitten. Ik zal proberen u de studie van de ANWB te bezorgen. Met vijf, zes mensen is het zeker gemakkelijker met de auto. Individuele verplaatsing naar recreatieparken gebeurt niet vaak.

In een stad ligt het weer anders. Men moet wel goed gek zijn om van Borgerhout met de auto naar de stad te gaan. Natuurlijk neemt men daarvoor het openbaar vervoer. Er is ook een goed aanbod natuurlijk. Dat is van groot belang. Veel recreatieparken liggen ergens veraf. Soms is er een station in de buurt, soms is er pendelvervoer van het station naar het park. Het is nogal complex. De succesnummers die ik ken, hebben een totaalaanbod.

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 proefproject met ecocombi's na de goedkeuring van het juridische kader - 971 (2011-2012)

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Dit is een andere 'never ending story', maar ook heel belangrijk: het proefproject met de ecocombi's of de lange zware vrachtwagens (LZV).

Onlangs vernamen we dat staatssecretaris voor Mobiliteit, Melchior Wathelet, het federale document heeft getekend om het proefproject met ecocombi's te laten plaatsvinden. Minister, tijdens vorige besprekingen in deze commissie gaf u aan dat het regelgevend kader op punt moest worden gesteld. De regelgeving moest worden aangepast en de technische voorwaarden moesten worden bepaald waaronder vervoer mogelijk is met deze vrachtwagens. De praktische uitwerking van de federale en gewestelijke regelingen moeten aanvullend via een bilateraal samenwerkingsakkoord worden geregeld. Dat hebt u naar aanleiding van mijn vorige vraag meegedeeld in de commissie.

Minister, met het federale juridische kader is een belangrijke horde genomen, maar er zijn nog andere stappen te nemen. Hoe ver staan we nu? Welke hordes moeten we nog overwinnen? Is er voor het samenwerkingsakkoord met de andere entiteiten, interesse van de

andere gewesten? U gaf al aan dat die interesse er wel zou zijn, maar is dat inderdaad zo? Hoe ver staat het met dat samenwerkingsakkoord?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Voorzitter, minister, we zouden bijna een trajectcontrole kunnen toepassen op de ecocombi's. Dat is ook een hele geschiedenis aan het worden.

Er is in het verleden een voorstel van resolutie ingediend, op 10 juli 2007. Ook de Kamer heeft een gelijkaardig initiatief genomen, op 7 mei 2009. We hebben hierover ook gedebatteerd op 5 februari 2009. We hebben een advies gekregen van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen (MORA) op 30 maart 2009. U hebt eerder al aangegeven dat u dat advies zeer belangrijk vond, ook om te voldoen aan alle eisen inzake verkeersveiligheid. Vanuit de sector zou er ook een klankbordgroep meekijken naar de proefprojecten, zodat er ook een maatschappelijk draagvlak kon worden opgebouwd.

Toen werd altijd heel duidelijk aangegeven dat er een federaal samenwerkingsakkoord moest worden opgesteld. Dat blijkt er nu te zijn. We zouden nu effectief vooruit kunnen. Zijn de trajectvoorstellen die vroeger ook al zijn ingediend door de sector, al gescreend door het Agentschap Wegen en Verkeer, zodat we eigenlijk morgen kunnen starten met de proefprojecten?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De bevoegdheid voor de ecocombi's of de LZV's wordt gedeeld door de federale en de regionale overheid. (*Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde*)

Nee, nee, het duurt een beetje lang, maar enfin, er zijn dingen waarvoor ik bevoegd ben die ook een beetje lang duren. Het is iets nieuws en nieuwe dingen vragen altijd wat tijd om te implementeren.

De federale overheid is bevoegd voor de veiligheid van het verkeer en de technische eisen van de voertuigen. Het koninklijk besluit (KB) betreffende langere en zwaardere slepen in het kader van pilootprojecten is recent ondertekend, maar is nog niet gepubliceerd in het Belgisch Staatsblad. Dat luikje is heel belangrijk.

Parallel met de opmaak van dat KB, want er is daarover heel veel overleg tussen de federale overheid en Vlaanderen, moet er bij ons ook heel wat gebeuren. De gewesten zijn bevoegd om de routes te bepalen die een dergelijk voertuig mag volgen. Wij moeten dus een voorontwerp van decreet afstemmen op dat KB en omgekeerd. Dat is nu bijna klaar voor agendering, ik denk dat het op dit ogenblik naar de Inspectie van Financiën gaat. Je kunt geen decreet maken dat strijdig is met dat KB. Het had ook geen zin om zes maanden geleden met een decreet af te komen, als we niet wisten wat er in het KB zou staan.

In dat voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de verkeersinfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport – meer dus dan de LZV's – worden het uitzonderlijk vervoer, het proefproject LZV's en de regelgeving inzake aslasten geregeld. Die drie zaken horen bij elkaar en daarvoor moeten wij beleidsmatig het kader scheppen. Het KB moet worden gepubliceerd; wij moeten het regelgevend kader maken.

Ik geef de volgende stappen in het proces. Ten eerste is er de goedkeuring van het voorontwerp van decreet betreffende de bescherming van de weginfrastructuur in geval van bijzonder wegtransport, waarbij ook de proefprojecten LZV's worden bepaald. Na de principiële goedkeuring ervan door de Vlaamse Regering moet dat voorontwerp van decreet ter advies aan de MORA, de SERV en de Raad van State worden voorgelegd en uiteraard ook hier door het Vlaams Parlement worden goedgekeurd.

Na goedkeuring door het Vlaams Parlement moet het worden aangevuld met uitvoeringsbesluiten van de Vlaamse Regering. Die worden nu al opgemaakt. Het is niet zo

dat we nu wachten met nadenken tot dat klaar is. Een van die besluiten zal handelen over de voorwaarden waarbinnen de LZV's kunnen worden gebruikt in het kader van het proefproject. Dat zijn voorwaarden met betrekking tot de routes, de opleiding van de chauffeurs en het doorgeven van informatie. Dat uitvoeringsbesluit wordt nu parallel uitgewerkt. In dat kader is er nog één overleg gepland medio februari 2012 tussen de sector, zijnde de werkgevers- en werknemersorganisaties, en de administratie.

Tot slot moet er een samenwerkingsovereenkomst worden gesloten met de federale overheid. Wees gerust, het is geen samenwerkingsakkoord tussen alle gewesten en de federale overheid, het is een bilaterale samenwerkingsovereenkomst tussen de federale overheid en Vlaanderen. Daarna kunnen vervoerders hun vergunning aanvragen. Dat samenwerkingsakkoord is er nog niet, maar in feite is het voor mij niet zo belangrijk. Het moet bilateraal worden uitgewerkt. Er is een datum vastgelegd voor overleg met mijn nieuwe federale collega, staatssecretaris Wathelet.

Mevrouw Smaers is hier niet, maar ze had wel een vraag gesteld over de routes. Ik geef de informatie, om te vermijden dat het volgende week wordt gevraagd. Het decreet zegt onder welke voorwaarden we een proefproject kunnen toelaten. In het uitvoeringsbesluit zal het netwerk van hoofdroutes worden bepaald waarop dergelijke proefprojecten zijn toegestaan en zullen de selectiecriteria worden geformuleerd. Dan staat het iedereen vrij om deel te nemen. Wij gaan een aantal routes goedkeuren voor het pilootproject, maar we kunnen niemand uitsluiten. Als iemand anders nog graag in dat proefproject stapt, kan dat post factum nog, als dat op hetzelfde netwerk mogelijk is.

Het zal duidelijker worden als de uitvoeringsbesluiten er zijn, maar die zijn dus in opmaak. Voor mij was het van belang dat staatssecretaris Wathelet zijn handtekening zette, want dat kon niet in lopende zaken. Dat is blijkbaar gebeurd. Daardoor kan het voorontwerp in principe worden geagendeerd en kan de hele procedure in Vlaanderen nu full speed van start gaan.

Mevrouw Lies Jans: Durft u daarop een timing te plakken? U ziet geen problemen voor het samenwerkingsakkoord. Kan dat een kwestie van weken zijn?

Minister Hilde Crevits: Nee, mevrouw Jans, want er moet een ontwerp van decreet worden goedgekeurd. Dat samenwerkingsakkoord is nodig en er is lang gedacht dat er geen decreet nodig was. Ik heb u enkele maanden geleden geantwoord dat er een decreet moest komen. Omdat er een regering van lopende zaken was, hebben we meteen ook de aslasten proberen te regelen. We hebben geprobeerd dat uit te werken met de sector. We maken er een allesomvattend decreet van. Het is beter om de juiste weg te volgen. Sowieso moet het ontwerp van decreet worden goedgekeurd. MORA moet ook zijn zegen geven.

We gaan nu door de zure appel bijten. Dan moet ik u nog overtuigen. U weet dat de regering nog niet zo lang geleden heeft aangekondigd dat het op een bepaald moment goedgekeurd zou zijn, en dan blijkt het langer te duren. Het moet ook hier zijn beslag krijgen. Maar ik engageer me om binnen enkele weken het voorontwerp van decreet te laten agenderen bij de Vlaamse Regering.

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Minister, dat er nog extra stappen nodig waren voor het kader voor wijzigingen tot een decreetgeving, was mij tot hiertoe ontgaan.

Minister Hilde Crevits: Dat heb ik hier toch al duidelijk gemaakt. Ik heb hier zelfs al op een vraag geantwoord. Ik dacht dat er geen decreet nodig was, maar het is wel nodig.

We zitten hier met een discussie over de kip of het ei. Ik kan daar geen decreet over laten goedkeuren, zonder dat er een federaal KB is. Dat kan niet. Het moet allemaal op elkaar worden afgestemd. Er is nu wel overleg gepleegd. Als het ondertekend is, belet niets mij om het voorontwerp van decreet op de agenda te plaatsen.

De voorzitter: Staat het in de regelgevingsagenda van uw beleidsbrief? Ik denk het niet, maar dat maakt niet uit. Als het nodig is, is het nodig.

Minister Hilde Crevits: Als het er niet in staat, is dat in ieder geval fout. Mijn kabinet is daar immers heel intens mee bezig. Dat zou mij dus verbazen.

De voorzitter: Ik zal het eens nakijken. Ik ben er niet zeker van. Het kan zijn dat het er wel in staat.

Minister Hilde Crevits: Ik zal het nakijken. Het moet erin staan. Die aslasten en dat uitzonderlijk vervoer is nodig. Het hoort ook allemaal samen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

■