

vergadering **C210 – OPE14**

zittingsjaar 2011-2012

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 26 april 2012

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroy tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Flanders Port Area - 1578 (2011-2012)	3
Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van tunnels - 762 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheidssituatie in de Vlaamse tunnels - 790 (2011-2012)	
Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van tunnels - 1609 (2011-2012)	7
Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit - 1624 (2011-2012)	14

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Sas van Rouveroi tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Flanders Port Area - 1578 (2011-2012)

De voorzitter: De heer van Rouveroi heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroi: Voorzitter, minister, collega's, ik heb de schriftelijke versie van mijn vraag heel kort geformuleerd, maar staat u mij toe om ze mondeling wat beter te schetsen, uiteraard met behoud van de vraagstelling. Ik eindig dus met de vragen zoals ik ze u schriftelijk heb bezorgd, en zo hoort het ook.

Uw voorganger, de huidige minister-president Peeters, had een droom. Hij had de droom om de vier Vlaamse zeehavens, Oostende, Zeebrugge, Gent en Antwerpen aan te zetten tot maximale samenwerking. Die droom werd in 2007 vorm gegeven door het opstarten van een project en dat heette toen 'Flanders Port Area'. Tot op vandaag is dat volgens mij nog steeds officieel de benaming. Ondertussen zit er al wat ruis op de droom. Zes jaar later is er niet meer veel over van wat de toenmalige minister bevoegd voor de havens, beoogde.

Ik verklaar mij nader. In 2007 had ik het voorrecht om mee aan tafel te schuiven, maar vanuit een andere hoedanigheid, namelijk als voorzitter van de haven van Gent. Toen hebben we veelvuldig vergaderd met minister Peeters, zijn kabinet, de vier havenbesturen en de werkgevers van de vier havens, over de vraag wat we samen kunnen doen. De vraag werd toen, in den beginne, vrij extensief ingevuld. Ik herinner me dat we op een bepaald ogenblik, in een van de vele mooie kastelen die Vlaanderen rijk is, een hele reeks doelstellingen hebben geformuleerd. In de periode 2007-2012, dat is de periode tijdens dewelke de havenbesturen ook politiek hun bevoegdheden kunnen uitputten – want die loopt samen met de legislatuur van de gemeenten –, zouden we vorm geven aan dat idee, aan die droom. In den beginne waren we het allemaal eens, de ene al wat meer dan de andere, om samen te werken. Maar van in den beginne was het ook al wel duidelijk dat het voor de Antwerpse haven minder evident was dan voor de andere.

Minister, u hebt de droom van de minister-president niet overgenomen, dat is duidelijk, maar ik voel dat u de droom ook een andere richting geeft. Waar de droom eerst werd omschreven als een 'Flanders Port Area', spreekt u steeds vaker van een 'Area of Flanders Ports'. Het lijkt een woordspelletje, maar dat is het absoluut niet. De twee omschrijvingen dekken een andere lading. De eerste vlag is duidelijk. Het is een vlag die de lading dekt van samenwerking en van afstemming. De tweede vlag dekt eerder de lading van het samengaan van individuele havens met hun individuele verzuchtingen waarbij alleen maar een doorsnede wordt gezocht waar die door de vier havenbesturen wordt aangeboden. Het tweede concept is veel defensiever dan het eerste, het oorspronkelijke concept.

Mijn vraag is vooral geïnitieerd door wat eind februari in de pers stond en in de havenkringen weer op alle banken lag, namelijk de vraag hoe ver we gaan met de samenwerking. De criticasters van de samenwerking hebben het vooral over het feit dat concurrentie tussen de havens goed is. Zeker als liberaal voel ik mij dan aangesproken. De havenbaas van Antwerpen, Bruyninckx, zegt: "In welke mate worden we er beter van wanneer we de concurrentie tussen de havens wegnemen, want juist door de concurrentie worden we sterker, zitten we veel korter op de bal en zijn we veel assertiever bij het aantrekken van goederenstromen?" Ja, maar, minister, moet de concurrent niet worden gezocht buiten Vlaanderen?

Wat is de opdracht van de vier havenbesturen? Hun opdracht is het genereren van Vlaamse welvaart. De Vlaamse welvaart wordt omschreven door Vlaanderen als deelstaat. En dus stel ik me de vraag of het wel zo verstandig is om de concurrentie binnen Vlaanderen te zoeken. Is het wel zo verstandig dat Antwerpen de concurrentie aangaat met Zeebrugge en omgekeerd, want dat zijn de hoofdspelers wanneer het om concurrentie gaat? Moeten we de concurrentie of de concurrent niet veeleer zoeken in het buitenland, in Rotterdam, Hamburg,

Shanghai, Osaka, Nagoya en de vele andere havens in de wereld die goederenstromen aantrekken? Dit is dus een eerste vraag, minister: vindt u ook niet dat de concurrentie vooral in het buitenland moet worden gezocht en veel minder in de eigen Vlaamse regio?

Ik heb nog een tweede bedenking. Vindt u het als minister bevoegd voor de havenbesturen, de meest efficiënte en effectieve oplossing om een beleid neer te zetten door niet samen te werken? Daar komt het gaandeweg immers op neer: er wordt heel weinig samengewerkt. Is het niet zo dat wanneer u inderdaad ‘Flanders Port Area’ zou kunnen opladen en zou kunnen omvormen tot een geoliede machine met vier cilinders van eenzelfde motor, u dan het Vlaams havenbeleid waaraan u gestalte wilt geven, veel efficiënter en effectiever kunt implementeren? Dat is mijn tweede vraag.

Mijn eerste vraag is dus: moet de concurrentie niet veeleer in het buitenland dan in het binnenland worden gezocht? En de tweede: kan uw Vlaams havenbeleid niet veel beter geïmplementeerd worden wanneer de vier havens inderdaad misschien zelfs voor een stukje gedwongen worden om meer dan vandaag het geval is, samen te werken?

En dan wil ik eindigen met het citeren van een artikel dat de directe aanleiding was voor mijn vraagstelling. “De Vlaamse havens moeten verregaand integreren. Of zelfs fuseren, zegt Johan Vande Lanotte. De minister van Economie zit daarmee op de lijn van de havenbesturen van Zeebrugge en Gent, de havenklanten Maersk en CMA-CGM, de containerbehandelaar PSA en Vlaams minister Hilde Crevits. Eén man is tegen: Eddy Bruyninckx, topman van de Antwerpse haven.” Dat was de subtitel van het artikel.

Ik zal niet het hele artikel voorlezen, maar toch nog de volgende passage: “In januari pleitte de topman van APM Terminals (Maersk) in Zeebrugge, Paul Jacob Bins, voor een verregaande samenwerking tussen de drie Vlaamse havens. Tegen de expansie van Rotterdam en de Duitse havens. Tegen ‘Haropa’, het nieuwe samenwerkingsmodel van de Franse havens Le Havre, Rouen en Parijs dat bedoeld is om Antwerpen te treiteren. ‘De drie Vlaamse havens profileren zich best als één haven – als een New Port of Antwerp – willen ze markt-aandeel terugwinnen’, zegt Bins. Applaus alom. Zowel bij de Zeebrugse havenbaas Joachim Coens als bij de Gentse haventopman Daan Schalk. Al valt over de structuur nog een en ander te zeggen. Ook het kabinet van de bevoegde Vlaamse minister Hilde Crevits kan zich in dat gedachtegoed vinden, al laat ze – bang om bruggen op te blazen – dat niet zo expliciet horen. Federaal minister Johan Vande Lanotte heeft minder schroom om Bruyninckx tegen de haren te strijken. In ‘TerZake’ parafraseerde hij vrijdagavond de woorden van Bins. ‘We bieden ons in verspreide slagorde aan. Antwerpen kijkt wat Zeebrugge binnenhaalt en omgekeerd. De baseline van de voorzitter van de haven van Oostende was duidelijk: zo kan het niet langer. Er is een verregaande integratie nodig tussen de havens, misschien zelfs een fusie. Gedaan met politiek oude stijl’.”

Ik moet wel vaststellen dat iedere keer dat ik in 2007, 2008 en 2009 aan tafel schoof om hierover te praten met de andere havens, ik Johan Vande Lanotte nooit heb ontmoet, maar dit terzijde.

Het artikel eindigt als volgt: “Minister Crevits start in maart gesprekken met de vier havenbazen – inclusief Oostende – om te kijken hoe de samenwerking kan worden opgevoerd. In een tweede fase worden ook de havenbedrijven uitgenodigd. Mogelijk wordt Bruyninckx al vroeger ‘aan de tand gevoeld’.”

En zo kom ik op de vraag of u die gesprekken in maart hebt gevoerd. Zo ja, wat is het resultaat van die gesprekken?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer van Rouveroi, u had het over de droom van de minister-president die ik niet overgenomen, maar gewijzigd heb. Als ik keuzes maak, probeer ik me zo goed mogelijk te informeren en zo goed mogelijk te luisteren naar wat er leeft op het terrein. Bij het begin van de legislatuur heb ik op een bepaald moment gezegd dat Flanders Port Area

misschien moet worden benaderd als een area of ports. Die uitspraak deed ik nadat ik eerst heel goed de vier CEO's van de havenbedrijven had gehoord.

Vlaanderen is een regio van havens. We hebben een hanzeatische traditie. Naar aanleiding van een vraag om uitleg nog niet zo lang geleden hebben we daarover gediscussieerd. De heer Penris was daar toen bij aanwezig. In onze decreetgeving staat ook dat men concurrentieel kan zijn. Dat is ook de sterkte van onze vier havens.

We hebben ervoor gekozen om Flanders Port Area te benaderen in die zin dat Vlaanderen een regio is van havens. We moeten nagaan wat de gemeenschappelijke strategie is om ervoor te zorgen dat onze vier havens sterk staan in de wereld. Dat is een ander pleidooi dan wanneer we zeggen dat we van onze vier havens één haven maken.

Ik heb die uitspraak gedaan na zeer grondig overleg met de havenbedrijven zelf. In de beleidsbrieven en de beleidsnota's is een weerslag te vinden van de wijze waarop het overleg is verlopen en van de wijze waarop we tot die keuze zijn gekomen.

Een aantal maanden geleden is er een vraag gesteld omdat er wat fricties bestonden over sommige punten inzake Flanders Port Area. Dat was ook het geval. Zeker in tijden waarin het wereldwijd economisch wat minder goed gaat, voelt men dat ook de eigen havens wat meer op zichzelf terugplooiën. Ik heb toen het engagement genomen om die havenbedrijven bij mij te roepen. Ik had in mijn agenda een concrete datum ingeschreven om niet alleen de havens maar ook een vertegenwoordiging van de havenbedrijven te horen. Die vergadering is niet kunnen doorgaan omdat niet iedereen erbij kon zijn. In dat geval heeft het weinig zin om samen te gaan zitten.

Een week later waren er de problemen met de loodsen. Er waren stiptheidacties van de loodsen en tegelijkertijd organiseerden de maritieme dienstverleners een staking. Uit de brieven die ik heb ontvangen van de vertegenwoordigers van de havenbedrijven bleek dat het loodswezen voor hen net een van die zaken was waarover moest worden gepraat. Ik heb daar tijdens een plenaire vergadering al een en ander over uitgelegd.

Het thema van de loodsdiensten staat heel hoog op de agenda wanneer het gaat over samenwerking en slagkracht ten aanzien van de buitenwereld. Aangezien de havenbedrijven en de CEO's van de havens expliciet hadden gevraagd om bij dat havenloodsoverleg te worden betrokken, heb ik beslist om tijdens de daarop volgende weken zowel de CEO's van de havens als een vertegenwoordiging van de bedrijven bij het loodsoverleg te betrekken. Vanmorgen heeft daarover nog een vergadering plaatsgevonden op mijn kabinet.

Mijnheer van Rouveroy, dat overleg is gepland voor 27 of 28 mei. Het was de bedoeling om de resultaten mee te nemen van het overleg dat we hebben gevoerd over de loodsproblematiek.

Het aangekondigde gesprek ten gronde over de manier waarop we dat verder zullen aanpakken, is doorkruist door het loodsgebeuren. Ik heb het overleg om die reden ook gepland eind mei. Ik kan u vandaag dan ook nog niet zeggen welke keuze er is gemaakt. Er was een duidelijke oproep vanuit de bedrijfswereld waarin wordt gevraagd naar een meer door-gedreven samenwerking tussen de havens. Ik heb die oproep gehoord. Het is mijn bedoeling daar actief mee aan de slag te gaan. Het is echter ook belangrijk dat ik nu nog een aantal weken de tijd krijg om het loodsoverleg te laten plaatsvinden en dan eind mei een groot overleg te organiseren.

U vraagt ook of niet vooral moet worden geconcentreerd met het buitenland of met de omliggende regio's. U kent de Gentse haven goed. U weet dan ook dat er vandaag heel wat samenwerkingsverbanden bestaan, ook tussen de Vlaamse havens. Er bestaan ook samenwerkingsverbanden tussen bijvoorbeeld Gent en Zeeland Seaports. Her en der zijn er dus een aantal goede samenwerkingsverbanden. De havens investeren heel uitdrukkelijk in elkaar. De tijd is echter evengoed rijp om een aantal lijnen voor de toekomst uit te zetten.

Mijn voorganger, toenmalig minister Peeters, heeft ooit gezegd dat als havens op reis gaan, een code of conduct ervoor moet zorgen dat ze niet gaan concurreren in het buitenland. Toch zijn de havens in 2007 en 2008 hun eigenheid blijven behouden. Ze zijn altijd autonome en op zich staande bedrijven geweest die zo goed mogelijk handel dreven maar elkaar daarbij in geen enkele mate bekampten. Dat zijn de basisregels die ook vandaag nog altijd gelden. Wat de samenwerking tussen de havens betreft, verwijst u in het bijzonder naar de haven van Antwerpen. Het lijkt me goed om het debat daarover ook eens puur economisch te benaderen en na te gaan wat de meerwaarde zou kunnen zijn indien men ook op structureel vlak grondiger zou samenwerken. Dat zijn zaken die we eind mei zullen bespreken.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Minister, ik zal nog eens terugkomen op dit thema zodra u met de havenbazen hebt gepraat. Het belangrijkste uit uw antwoord is echter dat u aanvoelt dat er naar een tweede versnelling moet worden geschakeld. Nu blijven we een beetje ter plaatse trappelen. Daar zijn we niet mee gebaat. We moeten dan ook keuzes maken. Ofwel gaan we in de ene richting en blijft het allemaal heel vrijblijvend. Ofwel proberen we er toch iets van te maken. In het geval dat u naar een tweede versnelling wilt schakelen, kunt u zeker rekenen op de havens van Gent, Zeebrugge en Oostende. De insteek die u geeft inzake een economische benadering, is goed. De haven van Antwerpen stelt zich de vraag of we daar beter van worden. Ik wil die 'we' anders invullen. Voor mij staat 'wij' voor Vlaanderen. Als Vlaanderen beter wordt van meer samenwerking, dan moeten we dat zeker doen en ook de haven van Antwerpen op dat spoor zetten. Als dat niet het geval is, dan is er geen enkele reden om dat te doen. Laten we het dus niet emotioneel, maar zakelijk bekijken.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik heb daar weinig aan toe te voegen. Een aantal maanden geleden heb ik me naar aanleiding van een vorige vraag om uitleg geëngageerd om met de havens samen te komen en na te gaan op welke manier we een hogere versnelling kunnen nemen. Ik vind het echter heel belangrijk om het overleg een kans te geven. Ik wil het overleg op een goed gedocumenteerde wijze aangaan. Ik heb me ook geëngageerd ten aanzien van de havenbedrijven. Het overleg gebeurt dus op twee niveaus: in een eerste fase met de vier CEO's en in een tweede fase met de havenbedrijven erbij. Het feit dat de havenbedrijven nu al betrokken zijn bij het loodsoverleg zorgt voor een speciale dynamiek. We zijn eigenlijk al een beetje aan het roderen. Dat loodsdossier is er plots bij gekomen. De CEO's zien elkaar vaak, ook op mijn kabinet, want er wordt vrij intens overlegd. Misschien kan dit iedereen op weg zetten om hopelijk tegen eind mei tot goede conclusies te komen, hoewel die datum nog niet is bevestigd.

De voorzitter: De heer van Rouveroj heeft het woord.

De heer Sas van Rouveroj: Een tweede dossier zoals de loodsen, zijnde havenarbeid, brengt hen ook samen. Het is heel gevoelig, maar ook daar trekken ze meestal aan hetzelfde zeel. Daar kan ook samenhang ontstaan.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van tunnels
- 762 (2011-2012)

Vraag om uitleg van mevrouw Marleen Van den Eynde tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheidssituatie in de Vlaamse tunnels
- 790 (2011-2012)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de veiligheid van tunnels
- 1609 (2011-2012)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, ik heb identiek dezelfde vraag om uitleg als deze ingediend in januari, nadat Touring een rapport had bekendgemaakt over de tunnels. U hebt die vraag om uitleg in maart geweigerd en gezegd dat ik ze moest omzetten in een schriftelijke vraag. Vandaag, eind april, staat dezelfde vraag om uitleg van de heer Keulen geagendeerd. Mevrouw Van den Eynde had dezelfde ingediend in dezelfde periode als ik. Voorzitter, waarom hebt u de vragen van mevrouw Van den Eynde en mezelf eind maart geweigerd, om dan een maand later een identieke vraag te aanvaarden?

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, dit soort opmerkingen wordt gemaakt in de regeling der werkzaamheden en niet in de openbare zitting.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, ik heb het woord gevraagd.

De voorzitter: U krijgt er nu geen antwoord op.

De heer Peter Reekmans: Dat moet ook niet. Ik heb een schriftelijke vraag gesteld op uw verzoek en vorige week heb ik daar van de minister een antwoord op gekregen. We gaan nu een debat voeren en de minister moet hier een antwoord geven dat ze mij een week geleden al heeft bezorgd.

De voorzitter: Dan stel ik voor dat u uw vraag intrekt, mijnheer Reekmans.

De heer Peter Reekmans: Nee, ik trek mijn vraag niet in. U speelt het normaal gezien altijd heel correct. De vraag die ik vandaag stel, is achterhaald. Nu kom ik tot mijn eigenlijke punt. Minister, ik hoop dat ik uw antwoord vandaag mag gebruiken om dieper in te gaan op de discussie. Voorzitter, ik ga geen vraag voorlezen die drie maanden over datum is en waarop ik al een antwoord heb gekregen. Zo belachelijk ben ik niet om een streepje in het verslag te hebben.

De voorzitter: Mijnheer Reekmans, ik lees al uw schriftelijke vragen. Het is wel de moeite. Daar zullen we het ook eens over hebben in de regeling der werkzaamheden. In de beslotenheid van deze vergadering zal ik elke keer mijn gedacht zeggen over al uw schriftelijke vragen die ik elke week lees, en waarvoor deze minister wordt gebruikt. Mijnheer Reekmans, dat debat zal ik met u ook aangaan. Kom nu maar ter zake.

De heer Peter Reekmans: Ik dacht dat u niet zou antwoorden, voorzitter.

De voorzitter: Ik antwoord u niet. In de regeling der werkzaamheden heb ik u gezegd. Dat is het reglement.

De heer Peter Reekmans: Dit heeft te maken met respect voor de minister. Ik ga hier een antwoord van de minister gebruiken dat ze mij een week geleden heeft bezorgd. Nu is ze totaal niet voorbereid op wat ik haar ga vragen.

De voorzitter: U onderschat de minister.

De heer Peter Reekmans: Het is correct dat de minister op voorhand weet waarmee ze wordt geconfronteerd. Dat is nu niet het geval. In haar schriftelijk antwoord staan enkele

interessante bemerkingen, onder andere dat de ernstige inbreuken op de geldende veiligheidsnormen in de tunnels in 2006 door het inspectieorgaan werden aangekaart en dat er een update van het rapport en de maatregelen in de loop van 2012 wordt verwacht.

Minister, wanneer in 2012 mogen we die update verwachten? Krijgen we dat rapport hier, zal het hier worden besproken of is het een rapport dat het kabinet heeft besteld, zodat het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) het kan gebruiken om verbeteringen te doen?

Minister, u zegt dat er sinds 2009 budgetten zijn vrijgemaakt voor deze investeringen. Over welke budgetten gaat het, rekening houdend met de update die eraan komt? Zijn die de voorbije jaren gestegen? Dit gaat over uw antwoord op mijn schriftelijke vraag nummer 525.

Minister, u zei ook dat in 2011 werd beslist het Vlaams tunnelcentrum te integreren in de permanente wachtdienst voor de afdeling Elektromechanica en Telematica (EMT). U laat weten in uw antwoord dat voor de zomer van 2012 zal worden gestart met de verhuizing van het centrum naar de nieuwe locatie te Antwerpen. Moet ik daaruit begrijpen dat zowel EMT als het Vlaams tunnelcentrum verhuist? Zal ook EMT worden geherlokaliseerd? Wordt dat een algemene nieuwe locatie? Komt het Vlaams tunnelcentrum op de locatie waar nu EMT en het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum (VTC) al gehuisvest zijn?

Minister, u zegt ook dat het AWV een interne reorganisatie heeft doorgevoerd om beter te kunnen voldoen aan de operationele eisen van de Europese Tunnelrichtlijn. Kunt u iets meer vertellen over de reorganisatie van het AWV? Wat hield die in? Was dat een reorganisatie op het vlak van personeel of op het vlak van procedures?

U zei ook dat prioritair drie tunnels, gelegen op het Trans European Road Network (TERN), de Kennedy-, Craeybeckx- en Vierarmentunnel worden aangepakt, zodat die tegen 30 april 2014 – de opgelegde deadline – conform de Europese Tunnelveiligheidsrichtlijn is. Ook de andere tunnels krijgen een upgrade tot een vergelijkbaar veiligheidsniveau, eerst de Beveren- en de Tijsmantunnel, gelegen op de R2, en cruciaal voor het vrachtverkeer van de Antwerpse haven, vervolgens de Rupel-, de Bevrijdings- en de Jan De Vostunnel, gelegen op de A12, primaire verbinding tussen Antwerpen en Brussel en geregeld functionerend als overloop voor de E19, en de tunnels op de andere autosnelwegen. Ook de tunnels op primaire wegen zullen worden aangepakt.

Minister, u geeft een volledige opsomming van wat er moet gebeuren. Zijn er al ramingen en kostprijzen van bekend? Wat houdt dat in voor uw budget? Ik vermoed dat dit al in de begroting van 2012 zit, of in de begroting van 2013 zal zitten. Wat is de implicatie van de kostprijs van de tunnels die voor 2014 worden aangepakt, op het budget 2012 en op het budget 2013? Over welke budgetten gaat het?

Minister, mijn excuses voor de gedetailleerde vragen. Ik wou hier geen gedateerde vraag voorlezen waar niemand iets aan heeft. Deze nieuwe informatie komt uit uw correcte en zeer uitgebreide antwoord op mijn schriftelijke vraag, waarvoor trouwens dank. Door dit antwoord komen er nieuwe elementen in het debat. Maar als u op bepaalde zaken niet kunt antwoorden, mag u dat achteraf schriftelijk bezorgen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voor de mensen die na ons in het parlement komen, wil ik deze problematiek duidelijk schetsen, zodat ze precies weten waarover het gaat.

Het zware busongeval in Sierre stemt ons tot nadenken over de veiligheid in onze Vlaamse tunnels. Eerdere rampen, zoals in de Mont Blanctunnel, hebben het Europees Parlement ertoe aangezet een Tunnelrichtlijn uit te vaardigen. Het Europees Parlement wil hiermee vooral een verhoogde veiligheid creëren, in hoofdzaak in tunnels die tot het TERN-netwerk behoren.

De Vlaamse Regering heeft een uitvoeringsbesluit goedgekeurd, zodat de drie Vlaamse tunnels die tot het TERN-netwerk behoren, conform de Europese Tunnelrichtlijn zullen worden aangepast. Het betreft twee Antwerpse tunnels, de Kennedy- en de Craeybeckxtunnel, en

de Vierarmentunnel in Tervuren. Die tunnels zouden worden onderworpen aan een uitgebreid onderzoek met betrekking tot veiligheidseisen. De geometrie, drainage, vuurbestendigheid, verlichting, ventilatie en het communicatiesysteem in die tunnels zullen worden onderzocht.

Minister, ik volg deze problematiek toch al enige tijd, want ik heb u in 2007 in deze commissie een vraag om uitleg gesteld over de intentie om niet alleen de tunnels die tot het TERN-netwerk behoren, maar ook de andere Vlaamse tunnels te onderwerpen aan de veiligheidsnormen van de Tunnelrichtlijn die door Europa wordt opgelegd. U hebt daar toen met de Vlaamse Regering over beslist om dat inderdaad te doen, temeer omdat Vlaanderen heel wat distributie kent en onze wegen en tunnels dan ook bijzonder veilig moeten zijn, om onze economie geen schade toe te brengen.

Er was een uitgebreid inspectierapport, dat op 3 april 2007 werd overgemaakt aan Europa. Minister, ik heb u toen gevraagd naar dat rapport, maar dat hebben we nooit gekregen. Voor ons is het heel moeilijk om er een zicht op te hebben of die tunnels nu aan de veiligheidsnormen voldoen, al dan niet aan de Europese veiligheidsnormen. Wij gaan ook in grote mate voort op verslaggeving van andere instanties. Onder andere Touring heeft onderzoeken uitgevoerd. Ik had graag van u gehoord wat de stand van zaken is van de veiligheid in onze tunnels, waar er mankementen zijn en dergelijke.

Ik heb het gevoel, minister, dat er, ondanks de goede voornemens en het inspectierapport van 2006, nog heel wat werk aan de winkel is om de veiligheidstoepassingen daadwerkelijk door te voeren. Het AWW stelt dat er geen ernstige inbreuken zijn op de geldende veiligheidsnormen, maar de vraag is welke veiligheidsnormen het AWW hanteert. Zijn het de algemeen geldende veiligheidsnormen hier in Vlaanderen of al die Europese veiligheidsnormen, waarvoor een inspectierapport werd opgesteld?

Ik vind het bijzonder ernstig, minister. Zijn er nu ernstige gebreken of niet? Wat is ernstig? Ik denk aan het ontbreken van luidsprekers of van ventilatie. Bij een ongeval kunnen soms heel kleine technische mankementen van levensbelang zijn.

Minister, in hoeverre kunnen we de Vlaamse tunnels als veilig erkennen volgens de Europese Tunnelrichtlijn? Het lijkt me goed dat de commissie een overzicht krijgt van de stand van zaken van de veiligheid in onze Vlaamse tunnels. In hoeverre is er al gestart met het aanpassen van een aantal tunnels aan die Europese Tunnelrichtlijn? We hebben begrepen uit uw antwoord dat u eerst wilt beginnen met die drie tunnels die tot het trans-Europese routenetwerk behoren.

Er zijn al studies over gemaakt, minister, maar wanneer worden er effectief werken aangevat in de tunnels om veiligheidsredenen en niet enkel onderhoudswerken, al zijn die natuurlijk ook noodzakelijk? Hebt u een raming gemaakt? Die kwestie is bij mijn schriftelijke vraag onbeantwoord gebleven. Wat zal het aanpassen van de tunnels aan de Europese richtlijn kosten? Is er bijvoorbeeld al één tunnel in Vlaanderen conform de richtlijn ingevuld? Wat is de verdere timing?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Minister, ik houd het kort. In hoeverre is de richtlijn uit 2008 omgezet in daadwerkelijk beleid?

Veiligheid van de tunnels gaat erover dat een tunnel zodanig gebouwd moet zijn dat ongevallen vermeden worden of dat de gevolgen van ongevallen, als ze zich al voordoen, zo veel mogelijk beperkt worden. In terminologie uit het vakgebied, bij verkeersdeskundigen, heet dat de ‘vergevingsgezindheid van een weg’. In hoeverre wordt de interpretatie van de ‘vergevingsgezindheid van de weg’ toegepast bij de aanleg van nieuwe en de renovatie van bestaande weginfrastructuur?

Hoe ziet de huidige situatie van onze tunnels eruit om scenario’s zoals in de tunnel van Sierre te vermijden?

De voorzitter: Minister Crevits, u weet dat ik een trouwe lezer ben van de schriftelijke vragen die u allemaal beantwoordt. Is er nu veel gewijzigd ten opzichte van de schriftelijke vraag 643 van 31 januari 2012, gesteld door mevrouw Van den Eynde? Er zijn nu vragen gesteld die u al hebt beantwoord. Geldt hetzelfde voor de schriftelijke vraag 525 van 16 januari 2012 van de heer Reekmans? *(Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde)*

Ik heb het woord, mevrouw Van den Eynde. Ik zeg u nog meer. Ik heb deze vragen spijtig genoeg niet eerder gezien. Als ik ze eerder had gezien, waren uw vragen hier niet behandeld en die van de heer Keulen ook niet. Is dat duidelijk? *(Opmerkingen van mevrouw Marleen Van den Eynde en de heer Peter Reekmans)*

Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Ik zal starten met een positief punt. Collega's, ik probeer ook zeer goed gedocumenteerd te zijn als ik vragen om uitleg beantwoord. Ik had beide schriftelijke vragen bij, zowel die van de heer Reekmans als die van mevrouw Van den Eynde. Ik kon u volgen daarnet, mijnheer Reekmans. Het is ooit anders geweest, maar ik weet intussen dat er hier een paar specialist in zijn om alle schriftelijke vragen mee te brengen.

Uw vragen bieden me ook de kans om een verband te leggen met wat we op dit ogenblik in Vlaanderen aan het doen zijn. Daarover is hier ook al heel wat gediscussieerd. U weet dat er een eigen Vlaams decreet komt over de veiligheid van weginfrastructuur. Daarom geef ik het globale kader.

Collega's, de Europese richtlijn 2008/96 is omgezet in Vlaamse regelgeving via een decreet van 17 juni 2011, dat ook al in de plenaire vergadering is goedgekeurd, betreffende het beheer van de verkeersveiligheid van weginfrastructuur. Daarnaast is op 19 april 2012, enkele dagen geleden dus, in het Belgisch Staatsblad het besluit van de Vlaamse Regering van 3 februari 2012 gepubliceerd, houdende de uitvoering van dat decreet van 17 juni 2011. Er is bovendien al een eerste ministerieel besluit met bijlagen uitgewerkt. Er moet nu nog een tweede ministerieel besluit komen, waarin de concrete werking van de beoordelingscommissie en de praktische organisatie van de opleiding tot verkeersveiligheidsauditor geregeld wordt.

Wie het dossier volgt, heeft hier een uitgebreide toelichting kunnen krijgen van mevrouw Eva Van den Bossche, over hoe we dat in de toekomst allemaal zullen aanpakken. Al deze reglementaire bepalingen vormen, mijnheer Keulen, een omzetting van de richtlijn van 2008. Daarmee weet u waar we vandaag staan.

Uw tweede vraag is ook wel relevant, over de 'vergevingsgezindheid van de weg'. Dat begrip betekent dat weginfrastructuur zodanig ontworpen moet worden dat ongevallen vermeden worden of de gevolgen van ongevallen zo veel mogelijk worden beperkt. Dat wordt effectief toegepast. In navolging van de richtlijn uit 2008 moet bij nieuwe infrastructuurprojecten op het trans-Europese wegennet een verkeersveiligheidseffectbeoordeling worden gedaan en dat zal hier ook gebeuren. Vandaag is er bij projecten op gewestwegen al een verkeersveiligheidstoets en komen er commissies samen. Op de snelwegen was dat niet zo. Het AWW deed dat wel, maar dat was niet echt formeel geregeld. Vanaf nu, door die omzetting, zal dat gebeuren.

Ook bij nieuwbouwtunnelprojecten wordt er rekening gehouden met de 'vergevingsgezindheid van de weg'. Mijnheer Keulen, u verwijst naar de heer Lauwers, die zegt dat er een leemte bestaat tussen de veiligheid in de tunnel en de veiligheid van de tunnel. Dat heb ik laten nazien, want wat daar in uw vraag stond, vond ik wel relevant. Mijn diensten zeggen me dat dat niet juist is, dat de interpretatie van de heer Lauwers niet correct is. In de Tunnelrichtlijn, dus richtlijn 2004/54/EG, staat in artikel 1, punt 1, dat het doel van de richtlijn is de veiligheid van de gebruikers te verzekeren zowel door "preventie van kritische gebeurtenissen" als door "bescherming bij ongevallen". Het is duidelijk dat met de preventie bij kritische gebeurtenissen het concept van de bescherming bij ongevallen wordt bedoeld. Dat is de veiligheid in en van de tunnel. Volgens mij maken beide facetten hier deel van uit.

Dit betekent dat bij de inrichting van nieuwe en bestaande tunnels de eerste doelstelling eruit bestaat de kans op incidenten zo klein mogelijk te houden. Dit gaat over preventie. De beheerder moet alle mogelijke structurele en organisatorische maatregelen nemen. De eisen zijn niet anders. Er zijn zeker niet minder eisen dan de eisen inzake de veiligheid van de weginfrastructuur op de gewone snelwegen.

Wegens de specifieke omstandigheden in een tunnel, wat uiteindelijk een gesloten ruimte is, voegt het veiligheidsconcept in de richtlijn nog een tweede doelstelling toe. De weggebruikers moeten in het geval van incidenten worden beschermd. Gewone verkeersongevallen kunnen in een tunnel gemakkelijker escaleren. De rookontwikkeling bij een brand vraagt om specifieke maatregelen. Explosies kunnen in tunnels veel grotere gevolgen hebben. Ook in die omstandigheden moet de gebruikers maximaal bescherming worden geboden.

Mijn diensten hebben me verteld dat de richtlijn over de veiligheid in en de veiligheid van de tunnel gaat. De benadering in de Tunnelrichtlijn houdt een integrale benadering in. Dit blijkt trouwens uit de uitvoering die we hieraan geven.

Tijdens de ontwerpfase van een tunnel wordt al een veiligheidstoets uitgevoerd. We winnen het advies van de veiligheidsbeambte van de inspectie in. Ik zal niet heel de procedure overlopen. Dit staat allemaal in de uitvoeringsreglementen. Er bestaat een pak veiligheidsdocumentatie die de constructies van tunnels beschrijft. Daaruit moet blijken of het al dan niet om een voldoende veilig ontwerp gaat.

De bouwkundige expertise wordt in Vlaanderen aangereikt door de afdeling Expertise Beton en Staal van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken. Deze afdeling treedt tevens op als inspectie-instantie voor de beoordeling van de tunnelveiligheid van de tunnels die door het Vlaamse Gewest worden beheerd. De afdeling staat tevens in voor de risicoanalyses die door de Europese Tunnelrichtlijn worden voorgeschreven. Daar zit geen ruis op.

Enkel indien het ontwerp op basis van al deze veiligheidsdocumentatie voldoende veilig wordt geacht, zullen we het ontwerp goedkeuren. Een tunnel moet zo worden gebouwd dat de gevolgen van ongevallen een zo beperkt mogelijk risico vormen.

Beide Europese richtlijnen vullen elkaar volgens mij aan. Dat is de wijze waarop we ze in Vlaanderen benaderen. Ik vind het belangrijk dat de mensen van het Agentschap Wegen en Verkeer bijzonder veel expertise trachten op te bouwen. Om die reden zetelen vertegenwoordigers van het agentschap in alle mogelijke nationale en internationale overlegorganen die betrekking hebben op tunnelveiligheid.

De vragen over de huidige situatie brengen me langzamerhand in de buurt van de schriftelijke vragen die me zijn gesteld. Ik heb net uitgelegd wat we in verband met nieuwe tunnels doen. We hebben in Vlaanderen uiteraard ook bestaande tunnels. Dat is wat complexer. We kunnen niet elke wijziging in de bouwkundige constructie doorvoeren. Die tunnels zijn er. Indien we de constructies met de richtlijnen vergelijken, is het mogelijk dat het een en het ander moet gebeuren.

In onze tunnels worden constructies zoals in de Zwitserse tunnel in principe niet gebruikt. Dergelijke constructies kunnen wel voorkomen in zogenaamde stadstunnels die met de toegang tot een ondergrondse parking worden gecombineerd. Deze tunnels kunnen echter niet met de Zwitserse snelwegtunnel worden vergeleken. In deze nauwe stadstunnels geldt een snelheidsbeperking tot 30 kilometer per uur. Vrachtwagens en bussen zijn niet toegelaten. Een verdrijvingsvlak op de grond markeert duidelijk het obstakel.

Vlaanderen heeft niet echt lange tunnels. Dit neemt niet weg dat we nog verbeteringen kunnen aanbrengen. Wie de besprekingen van de beleidsbrieven en van de beleidsnota heeft bijgewoond, weet dat ik veel aandacht schenk aan de tunnelveiligheid. We moeten onze Vlaamse tunnels sowieso op een gepast veiligheidsniveau brengen. Ik verwijs in dit verband naar wat de heer Reekmans heeft vermeld.

Momenteel loopt een veiligheidsaudit van onze drie tunnels die op het trans-Europese netwerk liggen, namelijk de Craeybeckxtunnel, de Kennedytunnel en de Vierarmmentunnel. Die tunnels moeten niet enkel prioritair worden aangepakt. Het is de bedoeling dat ze tegen de opgelegde deadline, 30 april 2014, conform de Europese Tunnelrichtlijn zijn. Er moet hiervoor een budget worden vrijgemaakt. Die tunnels moeten en zullen conform worden gemaakt.

Daarna moeten we naar de andere tunnels kijken. Een aantal tunnels, zoals de op de R2 gelegen Beverentunnel en Tijsmanstunnel, moeten een upgrade krijgen. Ik zal het hele lijstje niet aflopen. Dit staat ook in mijn antwoord op een schriftelijke vraag vermeld.

De heer Keulen heeft me gevraagd of ik rekening houdt met de vergevingsgezindheid van de weg. Dit is in onze reglementering aangetoond. Het is zeker de bedoeling hiermee rekening te houden.

De heer Reekmans heeft me gevraagd hoe ik de communicatie van Touring evalueer. We weten dat er nog heel wat moet gebeuren. We hebben heel wat werk voor de boeg. Sinds 2009 zijn budgetten vrijgemaakt om in onze tunnels te investeren. De heer D'Hulster heeft trouwens ook gevraagd wat die upgradewerken zullen inhouden. In een aantal gevallen heeft Touring maatregelen aangehaald die in onze tunnels niet vereist zijn.

Een voorbeeld hiervan is de plaatsing van luidsprekers. Dit is enkel nodig om vluchtenden te informeren die in schuilplaatsen of op andere plaatsen moeten wachten tot ze naar buiten kunnen. In onze tunnels is dat niet het geval. Indien de vluchtenden langs vluchtkokers naar buiten moeten, moeten geen luidsprekers worden geplaatst. We zullen niet meer doen dan we moeten doen.

De heer Reekmans en mevrouw Van den Eynde hebben ook een vraag over het tunnelcentrum gesteld. Dit is omgedoopt tot het Vlaams Tunnel- en Controlecentrum. De gefaseerde verhuis is gestart. Het centrum verhuist naar een nieuwe locatie in Antwerpen. Het Verkeerscentrum Vlaanderen en de politie van Antwerpen verhuizen naar een nieuwe locatie in Antwerpen. Dat is voor de komende weken gepland. Iedereen verhuist naar een nieuwe locatie die zeer openbaarvervoersvriendelijk is. De vorige locatie was zeker niet ideaal.

Ik kan ook wat informatie over de interne reorganisatie verstrekken. De deskundigen die met de uitbouw van de expertise, de kennis en de coördinatie in verband met nieuwbouwtunnels en tunnelbeleid zijn belast, zijn in de afdeling Expertise Verkeer en Telematica van het Agentschap Wegen en Verkeer opgenomen. Dat is een structurele wijziging.

Bovendien zijn in elke territoriale afdeling van het AWW ingenieurs aangeduid die het beheer van de tunnels dagelijks opvolgen. Zij staan in voor de investeringsprojecten en voor het onderhoud van de tunnels. Het AWW beschikt over een budget voor elke provincie. Daar zijn mensen aangeduid om deze zaken op te volgen. Dat maakt nu deel uit van hun verantwoordelijkheidspakket.

We moeten ervoor zorgen dat de nodige middelen worden vrijgemaakt. Sinds 2009 beschikt het AWW over een lopend bestellingscontract waarmee allerlei aspecten van de tunnelveiligheid, zoals de beveiliging van dienstgebouwtjes, de dynamische signalisatie of de automatische incidentdetectie, kunnen worden verbeterd. Dat er ook budgetten zijn, is in feite de tweede wijziging.

Tijdens de hernieuwingen van de tunnels wordt vooral in de verlichting en in de radiozendapparatuur geïnvesteerd. Daarnaast worden een aantal verontreinigende stoffen verwijderd.

Wat de globale veiligheid betreft, zal ik in de eerste plaats trachten de schriftelijke vraag niet te beantwoorden. Het is mijn bedoeling de veiligheid rond, in en van de tunnels te verhogen. We beschikken momenteel nog niet over voldoende budgetten om alle tunnels te herzien. We zullen ons focussen op de drie prioritaire tunnels die in 2014 klaar moeten zijn. We

beschikken over een budget. Sinds 2009 loopt een contract om een aantal aanpassingen door te voeren. Na 2014 zullen we uiteraard ook voldoende middelen moeten vrijmaken om onze andere tunnels te conformeren of volledig veilig te maken. Voor de drie eerder vermelde tunnels is in de begroting momenteel 14 miljoen euro uitgetrokken.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, ik dank u voor uw antwoord. Uiteindelijk hebben uw antwoorden hier vandaag nog tot bijkomend debat geleid. Concreet heb ik nog geen antwoord gekregen van u op twee vragen. Verder was de uitleg heel duidelijk en verhelderend. De update van het rapport wordt in 2012 verwacht. Met de reorganisatie binnen AWW hebt u een structurele wijziging aangebracht: er zijn mensen die nu ook echt verantwoordelijk zijn voor die budgetten. Dat lijkt me een goede zaak. Ik denk dat we zo op het einde minder verrassingen over de kostprijs zullen krijgen. We zullen degelijkere ramingen krijgen en niet langer budgetten die het dubbele of driedubbele blijken te zijn van wat werd geraamd.

De drie prioritaire tunnels worden in de begroting op 14 miljoen euro geraamd. Is dat de begroting 2012, of is dat gespreid over de begroting 2012 en de begroting 2013, of is er ook nog een stuk in de begroting 2014? Hebben de mensen die nu met het budget bezig zijn binnen AWW, ook al bekeken wat de raming zal zijn voor alle andere tunnels die nog moeten worden aangepakt en die ook worden opgesomd in uw antwoord? Minister, nogmaals, mocht u die details nu niet kunnen geven, dan mag u ze nasturen of in het verslag laten opnemen.

Wanneer verwacht u die update van 2012, en zal die nog een impact hebben op het budget? Dat vind ik immers wel belangrijk.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, ik dank u voor uw inspanningen en voor het feit dat u onze vragen toch wel ernstig neemt. Ik meen dat het aanvullende vragen waren en dat we niet in herhaling zijn gevallen. Onder meer over het budget hebt u nu ook cijfers bekendgemaakt. Kan ook dat inspectierapport worden overgemaakt? Ik vind het heel belangrijk om te weten wat nu werkelijk de stand van zaken is met betrekking tot de tunnels in Vlaanderen, om te weten in welke mate er grote aanpassingen moeten gebeuren aan die tunnels, of het louter om kleinere aanpassingen gaat, of de studies voor bepaalde tunnels klaar zijn. Daarom hebben we ons opnieuw bij deze vraag willen aansluiten. We nemen deze problematiek wél ernstig, net zoals ik die in 2007 ernstig vond en dat hier via een vraag om uitleg heb kunnen aankaarten.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Ik zal niets meer toevoegen. Ik vond de antwoorden duidelijk.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Reekmans, dat geactualiseerde overzicht zal in de loop van dit jaar worden gemaakt. Ik heb geen datum ter zake. Dat komt eraan. U vraagt me of dat iets is voor mij, of dat het zal worden besproken in het parlement. Dat is iets dat moet worden geregeld tijdens de regeling van de werkzaamheden. Ik wil dat wel doen, maar ik kom hier nooit zomaar rapporten bespreken. Als dat publiek is, kan dat worden geweten.

Wat dat inspectierapport betreft, moet ik u voorlopig het antwoord schuldig blijven. Ik weet niet of dat al dan niet publiek is. Als we het geactualiseerde overzicht hebben, dan heb ik er geen probleem mee dat mevrouw Van den Bossche en haar mensen hier eens een uurtje uitleg komen geven over hoe ze dat aanpakken en wat de stand van zaken is. Het rapport is er echter nog niet.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik had dat in 2007 ook gevraagd.

Minister Hilde Crevits: Dat was me ontsnapt. Voor mij kan dat ook perfect als de beleidsbrief voor volgend jaar er is, met de begroting, hoewel onze beleidsbrieven al zo ruim

zijn. Het zou ideaal zijn om dan de stand van zaken te geven. Maar nogmaals, ik laat het aan de wijsheid van de voorzitter en deze commissie over om dat te regelen, tijdens de regeling van de werkzaamheden.

De voorzitter: We zullen het daar straks uitgebreid over hebben, bij de regeling van de werkzaamheden. Mijnheer Reekmans, ik hoop dat u aanwezig blijft daarvoor. *(Opmerkingen van de heer Peter Reekmans)*

U bent niet aanwezig? Dan kunt u uw vraag niet stellen met betrekking tot wat u daarnet hebt aangekaart. Dat geef ik u maar even mee, voor de duidelijkheid. Dan hoeft ik daar ook niet op te antwoorden.

De heer Peter Reekmans: Ik zal u dat schriftelijk overmaken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

**Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het overleg met de federale staatssecretaris voor Mobiliteit
- 1624 (2011-2012)**

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Voorzitter, minister, geachte leden, dit is eigenlijk een opvolgingsvraag, naar aanleiding van het interessante debat dat we op 7 maart 2012 hebben gehouden in de plenaire vergadering. Toen waren de cijfers bekendgemaakt over de verkeersslachtoffers. Staatssecretaris Wathélet had in de pers een aantal dingen gezegd over die cijfers.

We hebben daarover een interessant debat gevoerd. Daarbij zijn diverse elementen aan bod gekomen. In eerste instantie was er het sensibilisatiebeleid. Ook de handhaving is aan bod gekomen, net als het feit dat ongevallencijfers te laat verschijnen om ze grondig te kunnen analyseren en er conclusies uit te trekken. Een element dat ook aan bod is gekomen, in het kader van het handhavingsbeleid, is het rijbewijs met punten. Er waren heel wat onbeantwoorde vragen, vooral ook omdat dit natuurlijk grotendeels federale materie is. We hebben niet alle bevoegdheden zelf in handen. Minister, tijdens die plenaire vergadering hebt u gezegd dat u de maandag erop met de staatssecretaris een uitgebreid overleg zou hebben over al deze zaken.

Minister, het interesseert me ten eerste te weten wat er uiteindelijk gezegd is tijdens dat overleg en tot welke resultaten of acties dat heeft geleid. Wat is er precies besproken tijdens het overleg met uw federale collega? Zijn alle punten die werden aangehaald in de plenaire vergadering, ook ter sprake gekomen? Kunt u daar een kort overzicht van geven, en ook even duidelijkheid geven over de door de beide overheden ingenomen standpunten?

Mijn vraag gaat ook over het federale verkeersveiligheidsplan. Dat is heel belangrijk. Er is toch een grote synergie met het Vlaamse beleid. In welke mate is de Vlaamse overheid betrokken geweest bij het tot stand komen van het nieuwe federale verkeersveiligheidsplan? Welke toelichting heeft de staatssecretaris gegeven met betrekking tot het nieuwe uitstel van het rijbewijs met punten? Na de plenaire vergadering heb ik immers op 5 april in de krant kunnen lezen dat de staatssecretaris duidelijk aangaf dat dit niet voor de eerstkomende maanden of jaren zou zijn. Dat uitstel zou een aantal oorzaken hebben. Ik weet niet of u daar meer duidelijkheid over hebt gekregen. Kan de Vlaamse overheid, in het kader van de gedeeltelijke overheveling van het rijbewijs naar de regio's, zelf stappen zetten om de invoering van een rijbewijs met punten toch mogelijk te maken? Voor mij is dat eigenlijk onduidelijk. Daarom vraag ik u om dat eventueel te verduidelijken. Het uitreiken van het rijbewijs is federaal gebleven in de staatshervorming. Vlaanderen zou bevoegd worden voor de rijopleiding, de rijsscholen en de examencentra. De vraag rijst echter wie nu uiteindelijk de voorwaarden

bepaalt om een rijbewijs te verstrekken: diegene die het aanbod qua rijopleiding uitstippelt of diegene die uiteindelijk dat rijbewijs uitreikt. Dat kan ik niet uit die documenten halen.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, mevrouw Jans, ik wist dat die vraag eraan kwam. Als je een overleg aankondigt, dan krijg je uiteraard de vraag naar de resultaten van dat overleg.

Mijn overleg met federaal staatssecretaris Wathélet vond plaats op maandagmiddag 12 maart. Dat was, denk ik, zeer snel. U weet dat ik heb aangekondigd dat ik de staatssecretaris zou zien toen we de voorlopige cijfers van de verkeersveiligheidsbarometer hadden gekregen. Het overleg heeft minder dan een week erna plaatsgevonden.

In eerste instantie was het uiteraard een kennismakingsgesprek met mijn nieuwe federale collega, maar we hebben toch al een aantal punten kunnen behandelen. Mevrouw Jans, op een aantal vragen zal ik nog niet kunnen antwoorden, omdat er een vervolgoverleg is gepland. Het gaat onder meer over de vragen over het rijbewijs. Er moet immers nog heel wat worden verduidelijkt. Een aantal zaken zijn toch wel al besproken.

Om te beginnen is er de verkeersveiligheidsbarometer en de gepubliceerde cijfers. U weet dat ook ik het vervelend vind dat het onmogelijk is om zelfs maar aanzetten te geven tot het fatsoenlijk analyseren van verkeersongevallen, omdat er heel wat schort aan de registratie van de ongevallen. Ook met betrekking tot de timing en de accuratesse van het beschikbaar stellen van de gegevens is gevraagd dat heel prioritair te maken.

Ik verklaar me nader. Die verkeersveiligheidsbarometer, dat zijn voorlopige cijfers waarbij de mensen die gewond zijn of onmiddellijk het leven laten bij een ongeval, inbegrepen zijn. De mensen die overlijden binnen de dertig dagen na het ongeval, zijn daar echter niet bij inbegrepen. Het is goed dat we die cijfers al hebben, maar ze worden niet opgesplitst tussen Vlaanderen en Wallonië. Het heeft één tot twee dagen geduurd voor ik alle details kreeg: de cijfers over ongevallen met fietsers, met vrachtwagens, auto's enzovoort. Dat was dus moeilijk. Een ander probleem waren de precieze locaties van de ongevallen. Dat was ook bijzonder moeilijk.

De staatssecretaris heeft zich geëngageerd om ervoor te zorgen dat we heel snel geïnformeerd worden. U weet dat via de overeenkomst over de staatshervorming het Belgisch Instituut voor de Verkeersveiligheid (BIVV) naar de regio's gaat. We moeten nagaan hoe we in de komende periode – zolang dat niet gerealiseerd is – zo goed mogelijk kunnen samenwerken.

Een gedeelte van de bevoegdheid zit bij federaal vice-eersteminister Vande Lanotte. Hij is bevoegd voor de Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI), het vroegere NIS. Daar gebeurt de verwerking van de gegevens. Dat valt onder de FOD Economie. Ik zal dat bij hem aankaarten.

Eergisteren heb ik een uitvoerig onderhoud gehad met de nieuwe commissaris-generaal van de politie, Catherine De Bolle. Ook zij is voor een aantal aspecten verantwoordelijk: een goede ongevallenregistratie begint met de vaststellingen op het terrein. Als de politieagent die bij een ongeval komt de juiste gegevens onmiddellijk en accuraat kan invoeren, krijgen we een veel beter beeld nadien, als we een analyse van het ongeval gaan doen. De politiediensten sluiten zich aan bij het belang van die snelle en degelijke gegevensverzameling. Er is afgesproken om op zeer korte termijn verder te gaan overleggen. Dat zal gebeuren in een werkgroep waarbij de politie, mijn administratie en de kabinetten vertegenwoordigd zijn.

U weet dat er een tijd geleden heel wat rumoer ontstaan is rond het ontwerp van Wegcode. Er was verwarring over het advies van Vlaanderen. Ik wil elk misverstand uit de wereld helpen: de Vlaamse Regering heeft een negatief advies verleend met heel veel commentaar. Dat is heel officieel overgemaakt aan de staatssecretaris en hij heeft de ontvangst bevestigd. Hij kreeg ook van het Waalse Gewest een heel pak opmerkingen gekregen over de Wegcode. Hij wil opnieuw een technisch overleg houden om op een fatsoenlijke manier tot een consensus te komen.

Tijdens het overleg met de staatssecretaris heb ik geïnformeerd naar het door hem aangekondigde federale verkeersveiligheidsplan. Ik heb er sterk op aangedrongen hierbij als gewest voldoende betrokken te worden. De staatssecretaris deelde toen mee dat dit nieuwe plan enkel op de eigen federale bevoegdheden zou slaan zoals rijden onder invloed, het niet dragen van de gordel en recidive. We hebben het plan enkele dagen later gekregen. Het focust inderdaad op drie maatregelengroepen. Ik heb me laten vertellen dat dat allemaal nog moet worden omgezet in regelgeving. Het is een plan waar nog over gestemd moet worden.

Ook van belang is de uitvoering van de zesde staatshervorming, zeker wat de overdracht van de bevoegdheden inzake mobiliteit en verkeersveiligheid betreft. De Vlaamse Regering heeft in hoofde van de diensten van de minister-president fiches opgesteld die het federale akkoord screenen. Die zijn aan het parlement overgemaakt. Ze tonen de witte vlekken aan. Er is al veel over geschreven, maar er zijn nog heel wat onduidelijkheden. Die moeten worden uitgeklaard. Mevrouw Jans, het rijbewijs zelf blijft federaal, maar de opleiding gaat naar de regio's. De deelbevoegdheden moeten nog worden afgebakend. Ik hoop dat dat zo snel mogelijk kan gebeuren.

Er zijn nog specifieke dossiers besproken, waaronder de samenwerkingsovereenkomst inzake uitzonderlijk vervoer. U weet dat de staatssecretaris het besluit gepubliceerd heeft rond de lange zware vrachtwagens. Wij moeten daar zelf nog een samenwerkingsovereenkomst over afsluiten. Die is aangekondigd. We hebben onderzocht hoe we die praktisch kunnen implementeren.

Voor uw vragen omtrent het rijbewijs moeten we nog even afwachten. Ik heb begrepen dat de staatssecretaris zegt dat een rijbewijs met punten er voorlopig niet komt omdat de software het niet toelaat. Justitie moet eerst voldoende geïnformatiseerd zijn. Ik heb ook vernomen dat federaal minister van Justitie Turtelboom plannen heeft om dat door te voeren. Er zal nog veel overleg nodig zijn om de bevoegdheden af te bakenen en te bepalen hoe de overheveling georganiseerd kan worden.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Ik dank u voor de stand van zaken, minister. Als ik het goed heb, zijn er heel wat zaken overlopen, maar zijn er nog geen echte engagementen om verdere stappen te zetten, enkel om verder te overleggen. Hopelijk komt men uiteindelijk tot de nodige conclusies om stappen vooruit te zetten.

Inzake het rijbewijs met punten is er een probleem van koppeling met databanken op federaal niveau. Als dat het enige probleem is, en dat is uit de weg geruimd, dan kan er verder werk worden gemaakt van de wetgeving die al twintig jaar oud is.

Minister, het verkeersveiligheidsplan van staatssecretaris Wathélet gaat enkel en alleen over eigen bevoegdheden. Eigenlijk moeten wij geen advies geven. Hij haalt enkel de eigen bevoegdheden aan. Ik vind het nogal bizar omdat we in heel het verkeersveiligheidsbeleid niet naast elkaar moeten werken, maar juist alle elementen samen moeten voegen. We hebben het dikwijls over de sensibiliseringscampagnes. De visies van Vlaanderen en de federale overheid lopen uiteen. Wij kiezen voor een doelgroepgerichte sensibilisering, de federale overheid ziet het veel algemener. Ik vind het bizar dat daar niet over gesproken of overlegd wordt.

Minister Hilde Crevits: Een verduidelijking. Het verkeersveiligheidsplan, dat zijn drie blaadjes. Ik weet niet of u het gelezen hebt. Het is heel kort. Er wordt niets gezegd over sensibilisering. Ik heb zelf dat voorstel gedaan. Ons sensibiliseringsbeleid moet sowieso veel meer op elkaar worden afgestemd. Als Vlaanderen bijvoorbeeld een opfriscursus organiseert als de motards terug uitrijden, zou de federale overheid op hetzelfde moment dezelfde actie moeten voeren. We kunnen nog winsten boeken. Dat staat echter niet in dat plan, tenzij ik het niet goed zou hebben gelezen. Die drie bladzijden gaan over alcohol en zo.

Ik kan daar geen negatieve commentaar op geven, maar het is geen plan van tweehonderd bladzijden waarin alle raakpunten besproken zijn. Bovendien moeten al die zaken nog worden omgezet in regelgeving. Dan lopen de normale adviesprocedures. Ik ga ervan uit dat we sowieso nog om advies gevraagd zullen worden. Er is een plan, maar als we de boetes voor recidive willen verhogen, moet men daar toch een reglement voor opstellen. Ik geloof dat de gewone adviesprocedures dan worden gevolgd.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■