

vergadering **C167 – OPE12**

zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 27 maart 2014

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ReTiBo-dossier
- 1123 (2013-2014) 3

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over klachten over FAST-takeldiensten
- 1104 (2013-2014)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over FAST en incidentmanagement
- 1124 (2013-2014) 7

■

Voorzitter: de heer Jan Peumans

Vraag om uitleg van de heer Jan Roegiers tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het ReTiBo-dossier - 1123 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, dit moet een van de subthema's zijn die hier de afgelopen vijf jaar het vaakst aan bod zijn gekomen. Dat heeft veel te maken met het feit dat zowel u, in uw beleidsbrief en uw hele beleid, als de parlementsleden veel belang hechten aan dat ReTiBo-systeem (Registratie- en Ticketingsysteem met Boordcomputer).

In uw meest recente beleidsbrief stond te lezen dat “de vier Belgische vervoermaatschappijen hun ticketsysteem omvormen tot een eengemaakt systeem met chipkaarten, kaartlezers en boordcomputers op alle voertuigen. In eerste instantie zal de reiziger met de chipkaart kunnen reizen op de netten van De Lijn, NMBS, MIVB en TEC. Later kunnen daar ook andere mobiliteitsdiensten bij komen, zoals auto- en fietsdelen, fietsenverhuur en randparkings, vervoer door andere operatoren of vervoer in het buitenland.” U somde in uw beleidsbrief ook de realisaties uit 2013 op en u keek ter zake op een ietwat vage manier naar de toekomst: “Te realiseren 2014: in 2014 wordt MOBIB verder uitgerold.”

De laatste keer dat we hierover van gedachten hebben kunnen wisselen, was in oktober, op initiatief van collega Jans. Toen hebben we de heer Kesteloot hier uitgenodigd. Hij heeft toen ook een timing naar voren geschoven. Hij zei: “We zijn ook met de werken gestart van het pilootproject verkeerslichtenbeïnvloeding, samen met het Agentschap Wegen en Verkeer. Het testen van de interoperabiliteit is nu in volle voorbereiding. Tegen eind 2013 en de start van de proeftellingen begin 2014” – dat zou dus achter de rug moeten zijn – “kunnen we onze eerste registraties testen. Aangezien nog niet alle voertuigen zijn uitgerust, zullen we nog geen volledige cijfers kunnen geven. We zullen in elk geval het registratiesysteem en de manier waarop we daarmee omspringen in de backoffice, laten proefdraaien vanaf het voorjaar 2014.”

Dat is dus op dit ogenblik, minister, en daarom wil ik u een aantal vragen stellen. Het zal in deze commissie wellicht de laatste keer zijn dat we het over ReTiBo kunnen en zullen hebben. Wat is de stand van zaken in dit dossier? Hoe staat het met de uitrol van de chipkaarten, de installatie van de software, het proefproject op bussen van De Lijn? Welke vorderingen werden er sinds het opstellen van uw beleidsbrief gemaakt? Hoe ver staat het met de integratie van andere vervoersmodi in het systeem? Wanneer mogen we ervan dromen dat het eengemaakte ticketsysteem er daadwerkelijk zal zijn? Wat is de échte deadline van het project?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, uw vraag geeft mij de gelegenheid om een stand van zaken te geven in het ReTiBo-dossier. In de beleidsbrief stond inderdaad dat in 2014 MOBIB verder uitgerold wordt. Daar is in de vergadering van de Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken van 7 november 2013 ook duiding bij gegeven. Roger Kesteloot heeft in de commissievergadering van 10 oktober 2013 een overzicht gegeven van de doorstart van het ReTiBo-project en de nieuwe timing. Een aantal van uw vragen zijn op 10 oktober dus ook al gesteld aan de heer Kesteloot. Ik zal voor het antwoord op uw vragen dan ook deels naar die antwoorden verwijzen, maar ik veronderstel dat u ook wilt weten waar we vandaag globaal staan. Dat geeft mij de gelegenheid om een update te geven.

Roger Kesteloot heeft op 10 oktober 2013 de nieuwe planning meegegeven. Er is een herzieningsovereenkomst gesloten met het bedrijf, die in juli vorig jaar goedgekeurd is door de Vlaamse Regering. Die vormde ook de aanleiding voor een pak vragen. Ik kan u vandaag melden dat de uitvoering van het ReTiBo-project volgens de herzieningsovereenkomst volledig op schema zit. Ik zal nu alle mijlpalen overlopen.

Ten eerste is er de aanmaak en verwerking van de 65+-MOBIB-kaarten. Eind vorig jaar zijn we gestart met het gefaseerd versturen van uitnodigingen voor 65-plussers. Vandaag hebben bijna 500.000 65-plussers een brief gekregen, die hen uitnodigt om hun oude kaart te vervangen door een chipkaart. Bijna de helft heeft dat ondertussen ook gedaan. De uitrol zit nu op kruissnelheid, want per week worden er 50.000 uitnodigingen verstuurd naar 65-plussers. Zoals afgesproken, moet en zal die operatie tegen september dit jaar volledig achter de rug zijn. Vanaf september zullen enkel nog de nieuwe 65-plussers een uitnodiging krijgen voor het nieuwe systeem. Dat zijn dan maandelijks 7000 à 8000 nieuwe 65-plussers die een brief zullen krijgen over de MOBIB-kaart.

Dat betekent ook concreet, mijnheer Roegiers, dat vanaf september 2014 alle 65-plussers zullen moeten registreren op bus en tram. Dat was sinds 1 januari 2008 niet meer het geval. Omdat 65-plussers niet meer geregistreerd werden, gebruikte De Lijn een gemiddelde. De Lijn nam het gemiddelde van het aantal reizende 65-plussers van de jaren 2005, 2006 en 2007. Vanaf 2008 heeft men het aantal 65-plussers vastgeklemd op 28 miljoen. Vanaf september 2014 zal er dus moeten worden gecheckt.

Een tweede belangrijk aspect is de uitrusting van de voertuigen met een mogelijkheid om te chippen. Alle bussen en trams van De Lijn moeten worden uitgerust met een boordcomputer. Er moet ook een aanraakscherm voor de chauffeur komen en een aantal validatietoestellen. Volgens de nieuwe timing moesten alle voertuigen van De Lijn tegen de zomer 2015 uitgerust zijn, maar vandaag is al 77 procent van het voertuigenpark uitgerust. 2685 bussen en 226 trams zijn uitgerust en De Lijn meent dat zeker tegen het einde van het jaar – zes maanden vroeger dan bepaald in de nieuwe herzieningsovereenkomst – alle voertuigen uitgerust kunnen zijn. We zullen dus alles op alles zetten om naadloos aan te sluiten. Goed nieuws dus.

Dit betekent dus dat alle 65-plussers vanaf midden 2014 kunnen registreren en dat De Lijn tegen midden 2015 over een volledige uitrol van registratiegegevens van een half jaar zal kunnen beschikken. Dat is goed nieuws: de herzieningsovereenkomst heeft echt wel een dynamiek met zich heeft meegebracht.

De derde timing die Roger Kesteloot meegegeven heeft, is de start van de technische proeftellingen van reizigers in het voorjaar van 2014. Deze proeftellingen zullen zoals gepland, starten vanaf april.

Ten vierde is er de test van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Sinds het najaar van 2013 testen tien bussen op het traject tussen Brussel en Leuven verkeerslichtenbeïnvloeding via kortafstandsradio met de boordcomputer van ReTiBo. Dit is een project in samenwerking met het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om de doorstroming van het openbaar vervoer te optimaliseren. AWV en De Lijn hebben beide laten weten dat de eerste technische testen succesvol zijn. Als de definitieve eindresultaten positief zijn, kan er groen licht gegeven worden om de verkeerslichtenbeïnvloeding via kortafstandsradio en de boordcomputer gefaseerd in heel Vlaanderen uit te rollen. Dat betekent onder meer geen lussen meer in de wegen, die trouwens vaak defect zijn. De boordcomputer kan dan worden gebruikt met de kortafstandsradio. Dat zal evident niet overal gebeuren want het kan enkel op assen waar het duidelijk rendabel is, maar technisch zal het overal mogelijk zijn.

Ten vijfde is er de mijlpaal van de interoperabele vervoerbewijzen. In april zal De Lijn de eerste testen starten om de MIVB-10-rittenkaart op te laden op de MOBIB-65+-kaart. De integratie tussen het Brussels systeem en het Vlaams systeem wordt vanaf april getest. De heer Kesteloot heeft in de commissievergadering van 10 oktober 2013 ook gezegd dat: “In het najaar 2014 zullen we klaar zijn voor het gebruik van de interoperabele vervoerbewijzen in het kader van de afspraken met de MIVB, de TEC (Transport en Commun) en de NMBS inzake Jump-vervoerbewijzen in het Brussels.” De rittenkaarten zullen dan geldig zijn bij De Lijn, de MIVB, de TEC en de NMBS in de Brusselse stadszone.

Alles verloopt dus momenteel volgens schema. De verdere timing zoals meegedeeld door de heer Kesteloot blijft dus behouden. Klanten zullen bij aankoop of verlenging van een abonnement een nieuwe MOBIB-kaart ontvangen, maar pas vanaf volgend jaar. De Lijn zal dus vanaf midden volgend jaar over de eerste registratiegegevens beschikken van alle abonneementhouders. Nu dienen de abonneementhouders echter niet te registreren en worden gemiddelden gehanteerd. In de laatste fase zullen alle abonnementen, lijnkaarten en biljetten vervangen worden door nieuwe MOBIB-kaarten. Elke timing zal worden gehaald, want alles loopt volgens schema.

Daarnaast zijn er nog specifieke vragen gesteld over de integratie van andere vervoersmodi in het systeem zoals autodelen en fietsdelen. Het is de bedoeling om in Vlaanderen het gebruik van de MOBIB-kaart in de toekomst uit te breiden naar andere vormen van gedeeld vervoer. De MOBIB-kaart zal ook kunnen worden gebruikt voor de Cambio-voertuigen. Dit is nu reeds het geval met de kaart van de MIVB en Cambio in Brussel. Vorige woensdag heeft de raad van bestuur van De Lijn beslist om te participeren in de aandeelhouderstructuur van Blue-mobility en er wordt geïnvesteed in Blue-bike-fietspunten aan haltes van De Lijn. Dat is schitterend nieuws dat ik ook op het fietscongres van maandag heb meegedeeld. Die investering maakt de uitbouw van Blue-bike-hubs aan halteplaatsen van De Lijn mogelijk zodat er honderden Blue-bike-fietsen bijkomen en de software wordt uitgebreid. Dit zal ervoor zorgen dat we met één kaart, de MOBIB-kaart, gebruik zullen kunnen maken van zowel het openbaar vervoer als de deelfiets.

We verlagen daarmee de drempel om voor één verplaatsing verschillende vervoersmiddelen te nemen. Gebruiksgemak is immers een voorwaarde om vervoersgedrag te wijzigen. De Lijn heeft uiteindelijk beslist om te participeren in het Blue-bike-systeem. Die fietsen staan aan het station, mensen kunnen die gebruiken om de last miles te rijden vanaf het station naar hun plaats van bestemming. Het verschil met het systeem in Antwerpen en Brussel is dat die Blue-bike altijd moet worden teruggebracht naar het station, terwijl bij deelfietsen zoals we dat in Brussel kennen, er verschillende haltes zijn waar die fiets naartoe kan worden gebracht.

De Blue-bikes zullen ook op andere locaties verschijnen dan alleen de NMBS-stations. Er wordt nu gekeken op welke concrete locaties de eerste nieuwe hubs zullen komen. Maandag tijdens het fietscongres was het heel aangenaam om te zien hoe de aanwezige steden en gemeenten al volop bekeken of zij in aanmerking zouden komen.

Wat het eengemaakte ticketsysteem betreft, verwijs ik naar de toelichting van de heer Kesteloot in de commissievergadering van 10 oktober 2013. De bedoeling blijft om dat systeem in overleg met de andere vervoeraanbieders uiterlijk tegen 2016 ingevoerd te hebben. We zitten daar op schema. Doordat de integratie met Blue-bike en cambio er nu zal komen, zullen we snel zien hoe gemakkelijk dat allemaal loopt.

De voorzitter: De heer Roegiers heeft het woord.

De heer Jan Roegiers: Minister, ik deel voor een stuk de hoerastemming. Ik ben oprecht blij dat we nu eindelijk op schema zitten en dat we die zaken kunnen realiseren. Door allerlei omstandigheden hebben we wel wat vertraging opgelopen. Ik ben dan ook heel tevreden dat we nu op schema zitten en dat dit uitgerold geraakt.

U hebt aan het begin van uw antwoord een behoorlijk indrukwekkend cijfer genoemd. Er zijn 500.000 65-plussers aangeschreven. Daarvan hebben 250.000 mensen al laten weten dat ze verder in het systeem willen stappen. Ik vind dat een indrukwekkend cijfer. Men mag niet vergeten dat bij 65-plussers ook 90-jarigen zitten en dat dus niet iedereen even mobiel is. Van de mensen die echt mobiel zijn, is dat een indrukwekkend cijfer. Aan dit tempo, 50.000 per week, komen er dus veel mensen bij. Dat doet mij concluderen dat het openbaar vervoer bij 50-plussers een bijzonder belangrijk vervoersmiddel is. Ik hoop dat de volgende Vlaamse Regering daar rekening mee zal houden.

Ik ben ook tevreden over het systeem van de verkeerslichtenbeïnvloeding. Ook daar hebben we de voorbije jaren op gehamerd. Doorstromingsmaatregelen zijn een van de punten waar De Lijn ongelooflijk veel efficiëntie mee kan winnen. Met die verkeerslichtenbeïnvloeding kan dat alleen maar in de goede richting gaan. Het is dan ook hoopvol dat die eerste testen volgens u veelbelovend zijn. Ik hoop dan ook dat we in de toekomst vlotter, sneller en stipter openbaar vervoer zullen hebben.

Ik ben ook tevreden over de integratie met andere vervoersmiddelen zoals cambio en fietsen. Ik heb daarover wel nog een bijkomende vraag. U hebt samen minister Van den Bossche een studie over fietsen in centrumsteden en fietsdeelprojecten opgezet. Is het de bedoeling dat het MOBIB-systeem ook daarop zal kunnen klikken? Ik weet ook niet hoe ver het met die studie en de resultaten daarvan staat.

U hebt gezegd dat binnen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest de integratie ook met de NMBS zal gebeuren. Kunt u een timing geven voor de rest van Vlaanderen? Op welke termijn zullen we op de NMBS-treinen in Vlaanderen ook de MOBIB-kaarten kunnen gebruiken? Ik weet dat u niet bevoegd bent voor de NMBS, maar misschien kunt u daar ook nog een tipje van de sluiters oplichten.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Roegiers, ik ben blij dat u zo positief bent. Het is soms goed dat er opvolgingsvragen worden gesteld omdat op die manier duidelijk wordt wat er intussen is gebeurd.

Ik vind het ook positief dat de helft van de 65-plussers de kaart vervangen. Ik heb zelfs al situaties meegemaakt waarbij mensen me aanspreken en vragen waarom zij nog geen kaart hebben, terwijl hun buurman of -vrouw die wel al hebben. Het leeft dus wel. Wij wisten niet op voorhand hoe de 65-plussers zouden reageren en of zij al dan niet graag zouden chippen. De kaart is echter iets nieuws, iets innovatiefs en zij zal voor veel zaken kunnen worden gebruikt.

Voor mij mag het nog meer zijn dan de helft van de 65-plussers. Ik hoop dat we die cijfers nog kunnen optrekken, maar het project is voorlopig nog in volle opstart. We merken dat de mond-aan-mondreclame werkt. De gebruikers moeten ook 5 euro betalen, er is dus een drempel ingebouwd. 5 euro is niet veel, het zijn de aanmaakkosten voor de kaart. Dat is een heel democratische prijs, maar er zal veel veranderen voor wat het gebruik betreft.

Wat de integratie betreft met de andere systemen, is er vanochtend een studie gelanceerd. Ik ben het ermee eens dat we moeten investeren in die last mile. Als we mensen op de bus en op de trein willen krijgen, dan moeten we ervoor zorgen dat drempels worden weggenomen. Dat kan via een parkeerbeleid waarbij ervoor wordt gezorgd dat de stationsomgevingen en halteplaatsen goed worden uitgerust. Men moet er gemakkelijk een fiets kunnen huren. Het systeem van Blue-bike past daar perfect in.

Wat de studie betreft met minister Van den Bossche, hebben wij inderdaad onderzocht in hoeverre deelfietsen in andere steden een optie kan zijn. We hebben gekozen voor de stad Gent, omdat die groot is, en ook voor de stad Roeselare, een kleinere stad, om te zien wat de potenties zijn. De resultaten ervan zijn een paar weken geleden bekendgemaakt. We hebben aan beide steden extra ondersteuning geboden om het deelfietsen uit te werken. Gent zal nu kijken op welke manier dat het beste kan gebeuren op een aantal plaatsen. In Roeselare zal men in eerste instantie verder investeren in de Blue-bikes aan de stations, maar ook daar kan het interessant zijn dat je een paar grote halteplaatsen hebt. Door het feit dat De Lijn nu mee participeert in Blue-bike, creëer je nieuwe opportuniteiten om samenwerking te krijgen tussen de grote halteplaatsen van De Lijn en de stationsomgevingen. Dan zijn er Blue-bikes op twee plaatsen in de stad. Dat kan een zeer interessante optie zijn om deelfietsen in kleinere steden in te voeren.

Wat de volledige integratie betreft, is begin 2016 de deadline. Dat blijft zo. De volledige integratie zou dan moeten gebeuren, maar stapsgewijs. We starten straks al met de tienrittenkaarten in het Brusselse omdat daar de noden voor het openbaar vervoer zeer groot zijn. Hier heb je de opportuniteit omdat het bij de MIVB al een aantal jaar bestaat.

De heer Jan Peumans: Minister, zou je in de plaats van ReTiBo geen leuke commerciële naam zoeken? U weet hoe die is ontstaan?

Minister Hilde Crevits: Ja, maar de kaart heet MOBIB, en ik dacht dat u de bedenker was van ReTiBo.

De heer Jan Peumans: Ja, maar dat was een werktitel. Dat is helemaal niet commercieel. Maak er dan MOBIB-projecten van, dan weet iedereen dat.

Minister Hilde Crevits: Dat wil ik wel doen. ReTiBo staat voor registratie, ticketing en boordcomputer. Dat is gewoon het werkdossier. We mogen niets van de drie stukken vergeten.

De heer Jan Peumans: Ik heb verschillende oudere mensen gevraagd wat ReTiBo betekent, maar er is niemand die het snapt. Een leuke commerciële naam heeft veel meer aantrekkingskracht.

De voorzitter: De vraag om uitleg is afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over klachten over FAST-takeldiensten - 1104 (2013-2014)

Vraag om uitleg van mevrouw Lies Jans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over FAST en incidentmanagement - 1124 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister collega's, mijn vraag gaat over een aantal klachten die aangekaart zijn door de Vlaamse Automobilistenbond (VAB), waarover werd gepubliceerd in de krant De Zondag. De VAB meldt verschillende klachten te hebben ontvangen over de zogenaamde FAST-takeldiensten (files aanpakken door snelle tussenkomst).

Op de website van het Vlaams Verkeerscentrum staat het volgende te lezen: "Concreet betekent dat voor u dat de Wegpolitie een takelwagen zal oproepen als ze oordeelt dat uw voertuig de veiligheid en vlotheid van het snelwegverkeer in het gedrang brengt. De takelaar moet snel ter plaatse zijn: ten laatste 20 minuten na de oproep van de politie. Hij zal zowel het voertuig als de inzittenden in veiligheid brengen. De eigenaar van het voertuig moet de takelkosten betalen."

Dit betekent dat FAST niet in actie komt voor wie met pech op de pechstrook staat of voor diegenen die betrokken zijn in een ongeval en hun voertuig nog naar de pechstrook kunnen overbrengen. Hier komen dan de takelwagens in actie van de verschillende dienstverleners zoals VAB, Touring, Allianza enzovoort.

De VAB heeft echter verschillende klachten gekregen over volgende situaties. De politie verplicht de automobilist een FAST-dienst te gebruiken, hoewel de takeldienst van de verzekeraar al onderweg is en sneller aankomt dan de 20 minuten vanaf het moment dat de politie de nodige beslissing op het terrein kan nemen. FAST-takeldiensten worden ook opgeroepen als iemand op de pechstrook staat. Vaak wordt er ook nog een signalisatiewagen gestuurd en wordt deze ook nog eens aangerekend aan de automobilist. Over deze kosten staat niets vermeld op de website van het Vlaams Verkeerscentrum.

Daarnaast kon de krant De Zondag blijkbaar ook de hand leggen op een document waarin de Wegpolitie van de provincie Antwerpen duidelijk maakt dat sinds vorige maandag takelen op vraag van verzekeraars ook onder FAST valt. Maar blijkbaar wordt FAST ook verplicht opgelegd door de politie op locaties waar FAST niet verplicht is, aldus nog de bronnen die ik heb geciteerd. Bij een incident op vrijdag 14 februari van dit jaar om 14 uur op de E313 richting Luik ter hoogte van Grobbendonk, waarbij drie voertuigen betrokken waren, verplichtte de politiepost van Grobbendonk eveneens de opgeroepen takelaar af te melden en verplicht gebruik te maken van FAST-takeling. Toen de bestuurders uitleg vroegen, kregen ze te horen dat er alleen mag worden getakeld door FAST. Nochtans staat op de website van het Vlaams Verkeerscentrum dat de FAST-takeling in de regio Antwerpen van kracht is op de E313 tussen de ring van Antwerpen en de op- en afrit van Massenhoven. Twee van de drie voertuigen werden getakeld door FAST en het derde voertuig kon zijn weg voortzetten. De twee voertuigen die getakeld werden, waren nog in staat om op eigen kracht tot op de pechstrook te geraken. Dit werd echter niet toegestaan. Maar als even later de FAST-takelaar in plaats van ze te slepen op het takelplatform, ze op eigen kracht kon rijden tot op het takelvoertuig, dan zal de pechstrook ook nog wel bereikbaar zijn geweest.

Deze situaties leiden niet alleen tot ongenoegen bij de gedupeerden, aldus de bronnen, maar ook tot speculaties bij de bevolking over favoritisme. Minister, een onderzoek hiernaar lijkt mij onontbeerlijk om, als dit zo is, hier paal en perk aan te stellen, ofwel om vast te stellen dat dit niet het geval is, dit uit de lucht is gegrepen en het eigenlijk leugens zijn, en dan moet dit gerucht zo snel als mogelijk ontkracht worden. Dat is in het belang van iedereen die betrokken is bij FAST, van ver of van nabij.

Minister, wat zijn de concrete afspraken omtrent het toepassen van FAST op het terrein? Bent u op de hoogte van deze gebruiken? Is dit volgens u hoe het hoort? Indien niet, welke acties hebt u reeds ondernomen op welk moment?

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: FAST-contracten en incidentmanagement, het zijn onderwerpen die hier al meermaals aan bod zijn gekomen. In de discussies is altijd duidelijk gebleken dat het zeer moeilijk is om met eenvoudige maatregelen tot oplossingen te komen. Ook is duidelijk gebleken dat verschillende overheden en heel veel partners bij dat incidentmanagement betrokken zijn. Daardoor is het ook zeer moeilijk om tot eenduidige oplossingen te komen.

Met betrekking tot FAST, minister, bleef het voornaamste knelpunt het sluiten van een contract met een takeldienst voor een van de belangrijkste verkeersknooppunten van ons land, de ring rond Brussel. U gaf tijdens de laatste bespreking in de commissie, op 28 maart 2013, aan dat er een nieuw typebestek zou worden opgesteld voor die percelen die nog niet konden worden toegekend, met als prioriteit de percelen voor de Brusselse ring.

Dat typebestek, zei u, zou niet meer de logica volgen van een openbare aanbesteding, waarbij de overheid exact beschrijft wat ze wil en dan de opdracht toewijst. Men zou op een andere manier willen werken, namelijk met een raamovereenkomst die kan worden afgesloten met meerdere dienstverleners. Om voor gunning in aanmerking te komen, moeten de inschrijvers aantonen dat zij voldoen aan de minimale vereisten inzake aanrijtijden, personeel en materiële uitrusting. De concrete takelingen bij een ongeval worden via een beurtroolsysteem toegekend aan die dienstverleners.

Onlangs kwamen de FAST-contracten ook in het kader van een andere problematiek in de schijnwerpers. Er zijn namelijk heel wat klachten van automobilisten met pech die een hoge kostprijs moeten betalen bij een FAST-interventie. De bepalingen uit de FAST-contracten vereisen bijvoorbeeld de aanwezigheid van een signalisatiewagen. Die komt de verkeersveiligheid op de plaats van het ongeval zeker ten goede, maar doet natuurlijk ook de kostprijs sterk oplopen. Critici wijzen erop dat dergelijke signalisatiewagens niet bij alle

ongevallen nodig zijn, zeker wanneer de veilige doorstroming op de weg niet gehinderd wordt. Uw kabinet liet verstaan de problematiek verder te zullen bekijken.

Een ander aspect is de mogelijkheid om de weg na het ongeval zo snel mogelijk vrij te maken. Daar was de oplossing om takeldiensten zo snel mogelijk op de pechstrook toe te laten. Dat is federale bevoegdheid. Die regelgeving is aangepast. Ik ben vooral benieuwd, minister, of die nu effectief wordt toegepast in de praktijk en of dat tot een snellere vrijmaking van de weg na een ongeval leidt.

Een laatste element is dat van de calamiteitschermen. In 2013 hebben we hier een resolutie goedgekeurd met betrekking tot het gebruik van calamiteitschermen. In een laatste bespreking liet u verstaan dat er discussie is over wie die schermen moet plaatsen. Niemand voelt zich blijkbaar geroepen om die taak op zich te nemen. Iedereen keek naar het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV) om dat te doen. U was toen van oordeel dat het inbrengen van een extra partner in het geval van ongevallen een vreemde veronderstelling is. Er zijn nu al heel veel partners betrokken, en dat maakt het er niet gemakkelijker op. U zei dat het niet aan AWV is om dat te doen.

Minister, werd het nieuwe typebestek reeds uitgeschreven voor de percelen op de ring rond Brussel? Wanneer verwacht u die percelen te kunnen gunnen? Wat is uw visie met betrekking tot de groeiende kritiek omtrent de kostprijs van de FAST-interventies? Is het daadwerkelijk nodig dat in alle omstandigheden een signalisatiewagen ter plaatse is? Zijn er andere mogelijkheden om de kostprijs te drukken? Hoe zit het met de toepassing van de nieuwe regelgeving rond het toelaten van takeldiensten op de pechstrook?

Is de discussie over de calamiteitschermen en het plaatsen ervan al beslecht? In welke gevallen zal worden overgegaan tot het plaatsen van dergelijke schermen? Wanneer verwacht u dat de bijhorende methodiek zal worden uitgewerkt? Zijn er nog regelgevende initiatieven nodig om tot de invoering over te gaan?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, collega's, ik wil vooreerst wat verduidelijking geven. Er zijn een aantal algemene afspraken met betrekking tot FAST. De eerste afspraak is dat het Agentschap Wegen en Verkeer een faciliterende rol vervult ten aanzien van de Wegpolitie. AWV volgt in hoofdzaak het administratieve kader van het FAST-contract op.

De concrete beslissing ter plaatse omtrent het al dan niet takelen van een voertuig bij pech of ongeval, of het nu met of zonder FAST-contract is, ligt altijd bij de federale Wegpolitie. AWV heeft daar zelf geen beslissingsmacht. Bij die beslissing om ambtshalve te takelen wordt altijd rekening gehouden met de verkeersveiligheid van de betrokkenen bij het incident en bij de takeling, met de veiligheid van alle weggebruikers en met de verkeersdoorstroming op het autosnelwegennet.

De basis voor die bevoegdheid ligt in artikel 51.5 van het KB van 1 december 1975 houdende het algemeen reglement op de politie van het wegverkeer. Dat luidt als volgt: "Op autowegen en autosnelwegen zorgt de bevoegde persoon steeds ambtshalve voor de verplaatsing van het voertuig en de lading. De verplaatsing gebeurt op risico en kosten van de bestuurder en de burgerlijk aansprakelijke personen." Vrij vertaald betekent dat dat de Wegpolitie de bevoegdheid heeft over de beslissing om te takelen, maar de manier waarop getakeld wordt, kan natuurlijk verschillen, bijvoorbeeld of het al of niet via FAST gaat.

Hoe dan ook ligt de beslissing om te takelen altijd bij de Wegpolitie. Vanuit de Vlaamse overheid zijn er echter geen nieuwe afspraken of geen nieuwe richtlijnen uitgevaardigd omtrent het takelen, al dan niet via FAST, op de autosnelwegen. Mijnheer Keulen, ik was dus zeer verrast door die communicatie. Er was toevallig een vergadering over incidentmanagement en ik heb onmiddellijk Touring en VAB gesproken. Als het klopt wat er

geschreven wordt, dan moeten we ingrijpen. We zijn gestart met te zeggen dat wij geen nieuwe richtlijnen hebben uitgevaardigd.

Het FAST-contract bepaalt dat de takeldiensten over degelijk, kwaliteitsvol takelmateriaal moeten beschikken, dat de takeldiensten snel moeten aanrijden, dat de takeldiensten moeten factureren volgens een opgelegde prijsstructuur en volgens een opgelegde procedure om opvolging en controle mogelijk te maken, dat de Wegpolitie er zich toe verbindt om in bepaalde percelen op autosnelwegen FAST-takeldiensten op te roepen. In zones met cameradekking – zoals bijvoorbeeld op de ring rond Antwerpen waar dynamisch verkeersmanagement al bestaat – kan een onveilige situatie zeer snel en objectief worden vastgesteld door het Vlaams Verkeerscentrum. Op basis van deze informatie kan er snel een FAST-takelaar uitgestuurd worden. In zones zonder cameradekking is er altijd eerst direct contact met de hinderverwekker. Dit gebeurt ofwel telefonisch, ofwel via een praatpaal of gewoon ter plaatse. Indien de hinderverwekker aangeeft een takeldienst te kunnen inschakelen die snel ter plaatse kan zijn, en als de Wegpolitie van oordeel is dat de verkeersonveiligheid beperkt en aanvaardbaar zijn, moet de hinderverwekker de toelating krijgen om zijn eigen takeldienst op te roepen. Men is dus niet verplicht om een FAST-takelaar op te roepen.

Het artikel in de krant dient dan ook in het juiste kader geplaatst te worden. Uit het artikel zou men kunnen afleiden dat de pechstrook een veilige plaats is om met een defect of geaccidenteed voertuig te stranden. Dit is echter niet altijd het geval. Ik verwijs naar de eigen communicatie van de VAB. Automobilistenvereniging VAB heeft begin dit jaar zelf nog campagne en communicatie gevoerd over het belang van een veilige pechstrook en het belang van de veiligheid van wegenwachters die ter plaatse komen.

Het is de opdracht van de federale Wegpolitie is om op het terrein in te schatten of een pechvoertuig moet worden getakeld via het FAST-contract dat hiervoor specifiek in de markt werd gezet of via de eigen dienstverlening. Die afweging dienen zij te maken in functie van de verkeersveiligheid en de vlotte veilige afwikkeling. Afhankelijk van de specifieke omstandigheden kan de federale Wegpolitie inderdaad naast een takelwagen ook een signalisatiewagen oproepen. Die signalisatiewagen heeft als doel om de veiligheid van de getakelden te garanderen. Specifiek is in het FAST-bestek een aparte post ‘signalisatievoertuig’ opgenomen. De grote lijnen zijn met de aanbieders besproken. Het principe van het gebruik van een signalisatiewagen is dus geen nieuw gegeven en werd overlegd met de betrokken actoren. Als zou blijken dat men niet alleen systematisch FAST oproept, ook zonder de signalisatiewagen, dan krijgt men mogelijk escalerende facturen. Dat is juist. We moeten wel op de hoogte zijn van die individuele gevallen, want AWW heeft geen nieuwe richtlijnen uitgevaardigd.

Er is dus overleg geweest. Op 12 maart was ik er zelf bij en toen is afgesproken om een vervolgoverleg te houden op vrijdag 21 maart. Er is nu duidelijk afgesproken dat de VAB, Touring en Assuralia een lijst van concrete voorbeelden van ‘onterechte FAST-takelingen’ zou doorgeven. Het is moeilijk, want ze doen dit niet graag omdat de privacy van de mensen gewaarborgd moet blijven. Er zijn nu dus afspraken gemaakt hoe dit moet gebeuren en dan kan worden nagegaan of er moet worden ingegrepen of niet. Het is dus niet zo dat het om een systematische regel gaat. Als er klachten zijn, moeten die individueel kunnen worden onderzocht. Dat proces loopt nu.

De federale Wegpolitie heeft op het overleg zeer duidelijk gesteld dat voertuigen die op een pechhaven, een dienstweg of parking staan na een ongeval of pech en die geen enkele hinder vormen, nooit door de federale Wegpolitie ambtshalve getakeld zullen worden via het FAST-contract. Hier krijgt de bestuurder dus de kans om zijn eigen takeldienst naar keuze in te schakelen. Ook in bepaalde gevallen wanneer een voertuig met pech op de pechstrook staat, kan de eigen takeldienst worden ingeschakeld, maar het blijft – en dat wil ik benadrukken – een beoordeling van de Wegpolitie. AWW oordeelt dus niet.

Zoals ik al aanhaalde, leggen de FAST-bestekken belangrijke eisen op voor een vlotte takeling. Ik weet niet of u het zich nog herinnert, maar toen ik pas minister was, waren er veel

klachten over de hoge prijs. Dat is de reden waarom er nieuwe bestekken zijn gemaakt en de percelen anders zijn ingedeeld. Het blijft echter niet evident om de prijsconcurrentie te laten spelen. We hebben al enkele keren bestekken moeten stopzetten en een nieuwe aanbesteding moeten doen met een andere percelenindeling om voor voldoende concurrentie te zorgen. Er liggen nu duidelijke maximumvorken vast, waardoor het niet meer mogelijk is buitensporige hoge prijzen aan te rekenen. Wel is het zo dat een FAST-takeling iets meer kost, gelet op de bijkomende eisen. Als er nog een signalisatievoertuig bijkomt, kost het nog wat meer.

Op het overleg hebben verschillende stakeholders opgemerkt dat niet zozeer de hoogte van de takelprijzen problematisch is, maar wel dat over deze prijzen vanuit de overheid onvoldoende wordt gecommuniceerd en gemotiveerd. AWV heeft meegedeeld dat een website met alle mogelijke FAST-informatie volop in opbouw is zodat iedereen kan zien wat de prijzen zijn. Het AWV engageert zich om de website in opbouw af te werken en zo spoedig mogelijk publiek te maken, ook al is er nog niet voor alle percelen van alle autosnelwegen een FAST-opdracht gegund.

In de zomer van 2013 zijn verschillende FAST-bestekken gelanceerd met als doel om gebiedsdekkend over FAST-bestekken te kunnen beschikken in Vlaanderen. De procedure in Vlaams-Brabant loopt echter nog. Ik zou er nu liefst niet te veel over zeggen omdat we hopen het binnenkort operationeel te hebben en de gunningsprocedure nu nog bezig is. De stand van zaken over de prioritaire voertuigen kwam al aan bod in de commissievergadering van 13 maart 2014 tijdens de bespreking van incidentmanagement. U was daar toen niet aanwezig, mevrouw Jans.

Samen met het ritsen zijn recent ook bepalingen opgenomen in de wegcode voor het gebruik van de pechstrook door prioritaire voertuigen. De maatregel is op 1 maart 2014 van kracht geworden. Het gaat in elk geval om een verbetering, maar het is slechts een van de pistes om te komen tot een beter incidentmanagement op autosnelwegen.

Ook de calamiteitenschermen zijn aan bod gekomen tijdens de vergadering van 13 maart. Ik heb intussen een brief geschreven aan minister Milquet die bevoegd is voor heel veel federale componenten. We hebben een proefproject opgestart. De calamiteitenschermen zijn intussen aangekocht, maar we kunnen niet vragen van AWV dat zij daar nog eens gaan tussen rijden bij een ongeval. Twee weken geleden heb ik nog gezegd dat dit eigenlijk het best gebeurt door de Civiele Bescherming. Zij zijn ook bereid om dat te doen. Ik verwacht een antwoord van minister Milquet op de vragen die zijn gesteld. Ook onze vraag tot ondersteuning van het proefproject met betrekking tot de calamiteitenschermen wordt momenteel op federaal niveau onderzocht door de Algemene Directie Civiele Veiligheid.

Die calamiteitenschermen zouden vooral worden ingezet bij die incidenten op autosnelwegen waarvan men kan inschatten dat ze een ruime afwikkelingstijd zullen hebben. Er zijn de afgelopen weken een aantal incidenten geweest waarbij mensen worden beboet omdat ze foto's maken in een omgekeerde file. Op zo'n plaatsen kunnen calamiteitenschermen hun nut bewijzen. Ze zijn er en moeten dan ook worden ingezet. Ik hoop dat dat heel binnenkort zal gebeuren.

Er is al een eerste versie van een afsprakenkader waarbij rekening werd gehouden met de inhoudelijke inbreng vanuit Nederland en Engeland. Daar worden die schermen al een aantal jaren ingezet.

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Het is goed dat er een aantal verduidelijkingen en afspraken zijn over de modus operandi. Wat de concrete voorbeelden betreft, moet men verder onderzoeken in welke mate die echt of uit de lucht zijn gegrepen. Mensen die met lokale politiek bezig zijn, weten dat er ook altijd geruchten de ronde doen over contacten tussen politie en takelaars. In de praktijk blijken die veel zuiverder te zijn dan de geruchten doen vermoeden, maar het is niet goed dat daar misverstanden over bestaan.

Onze automobilistenverenigingen hebben een heel waardevolle bijdrage in het debat. Als ze dergelijke zaken naar buiten brengen, moeten ze echter ook de moed van hun overtuiging hebben en daar met naam, toenaam en feiten pal achter staan. Dan kan daar ook concreet onderzoek naar gebeuren. Daarover moet dan ook worden gecommuniceerd via VAB, Touring en andere om het publiek en de politiediensten daar duidelijk over te informeren.

De voorzitter: Mevrouw Jans heeft het woord.

Mevrouw Lies Jans: Minister, ik dank u voor deze stand van zaken. Het is goed dat de werking van de taskforce incidentmanagement er is gekomen. Als nu op basis van concrete problemen blijkt dat er goed wordt samengewerkt met VAB, Touring en alle partners, dan denk ik dat dit een goede aanpak is geweest die zeker moet worden voortgezet.

Wat de calamiteitenschermen betreft, zegt u dat de Civiele Bescherming bereid is die te plaatsen. Is daarover nog regelgevend werk op federaal niveau nodig? We zitten immers in de periode voor de verkiezingen. Daar hebt u niet concreet op geantwoord. Of kan dit worden ingevoerd zodra de Civiele Bescherming daarvoor klaar is en het praktijkenhandboek is uitgeschreven? Ik ben daar in elk geval heel tevreden mee.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Keulen, er is al expliciet gecommuniceerd met Touring en VAB. Ik blijf wel in overleg, want het is belangrijk dat alle regels consequent worden toegepast. Wanneer men in Antwerpen bijvoorbeeld systematisch signalisatievoertuigen gaat oproepen en op andere plaatsen niet, dan is dat niet goed. Men moet overal dezelfde regel hebben.

Mevrouw Jans, calamiteitenschermen kunnen worden geplaatst zonder dat daar extra regelgeving voor nodig is. De wegpolitie maakt de inschatting van een wegongeluk en kan dan vragen om calamiteitenschermen te plaatsen. De Civiele Bescherming en de brandweer worden heel vaak opgeroepen bij ongevallen, maar die schermen moeten natuurlijk ook kunnen worden uitgezet. Het Vlaams Parlement heeft in een resolutie gevraagd om te investeren in dergelijke schermen. We hebben dat ook gedaan. Desgevallend kan AWZ zelfs daarmee naar een ongeval rijden, maar ik vind dat geen goede oplossing omdat dat nog een extra actor ter plaatse is, terwijl het nu al moeilijk is om iedereen ter plaatse te krijgen. Dat wordt nu heel intens bekeken.

Twee weken geleden hebben we het hier gehad over de veldregisseur en de meldkamer, maar al die zaken moeten op federaal niveau worden beslist: AWV is bevoegd voor de wegen, maar niet voor het management en voor de doorstroming. Ik heb nu die brief aan minister Milquet geschreven en ik wacht op een antwoord. Ik hoop dat dit nog heel snel kan worden geregeld.

De heer Jan Peumans: Minister, stel dat er een zwaar ongeval gebeurt ter hoogte van Bilzen op de E313 en er moeten calamiteitenschermen worden geplaatst, dan weet u toch dat die van Brasschaat moeten komen. Ik weet uit mijn ervaring als burgemeester dat eer de Civiele Bescherming overging tot actie, de ramp bij wijze van spreken voorbij was. Misschien kan er in samenspraak met Wallonië iets worden geregeld. De Civiele Bescherming heeft immers geen voorpost in Limburg. Ik weet dan ook niet of dit wel zo'n goede piste is.

Minister Hilde Crevits: Het gaat over ernstige ongevallen waarvan de afwikkeltijd groot is. Er moet ook worden gekeken wie er wordt opgeroepen bij zo'n ongeval, bijvoorbeeld de brandweer en de Civiele Bescherming. We kunnen echter niet op duizend plaatsen in Vlaanderen calamiteitenschermen klaar zetten. We moeten dan ook nagaan hoe we gebiedsdekkend vlot ter plaatse kunnen geraken. Een van de pistes is de Civiele Bescherming, maar dat kan voor Limburg een andere instantie zijn. We moeten het praktisch echter zo operationeel mogelijk bekijken zodat men geen extra voertuigen ter plaatse moet brengen als dat niet echt nodig is.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■