

C95 – OPE8

V L A A M S P A R L E M E N T



Zitting 2008-2009

13 januari 2009

HANDELINGEN

COMMISSIEVERGADERING

COMMISSIE VOOR OPENBARE WERKEN, MOBILITEIT EN ENERGIE

INHOUD

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over collectieve taxi's	1
Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de huidige reclamecampagne van De Lijn	2
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de impact van de federale begroting op het project 'Gewestelijk Expresnet' (GEN)	4
Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de federale beleidsnota Mobiliteit en de bezwaren van de Vlaamse Regering	6
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersbordendatabank	7
Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van 'groene golven' in Vlaanderen	8

Voorzitter: de heer Marc van den Abeelen

Vraag om uitleg van de heer Jos De Meyer tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over collectieve taxi's

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, geachte collega's, in Vlaanderen kennen we reeds enige tijd de Lijntaxi's, een dienst ter vervanging en soms ter aanvulling van de dienstverlening door belbussen.

In Nederland bestaat reeds enige jaren het systeem van 'de regiotaxi'. Het grote voordeel van de regiotaxi is dat mensen ermee van deur tot deur kunnen reizen en dat de taxi's in gebieden kunnen komen waar het reguliere openbaar vervoer niet of te weinig komt.

De prijs van de Nederlandse regiotaxi ligt tussen die van het openbaar vervoer en de reguliere taxi. Reizigers, ook mindervaliden, kunnen een beroep doen op de dienst van zes uur 's morgens tot één uur 's nachts. De rit moet minimum één uur op voorhand worden aangevraagd, en de maximum 'omrijtijd', indien ook andere passagiers worden meegenomen, bedraagt 30 minuten. Omdat er alleen op afroep en met klein materieel wordt gereden, zijn de exploitatiekosten een stuk lager dan bij het aanbieden van klassiek openbaar vervoer.

Het collectieve vervoer op verzoek is een van de interessantste denkpijlers om een oplossing te vinden voor de huidige mobiliteitsproblemen op plaatsen en tijdstippen waar er te weinig alternatieven voorhanden zijn, zoals 's nachts. Het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest heeft alvast de intentie om, in samenwerking met de MIVB, een systeem van collectieve nachttaxi's in het leven te roepen.

Een collectieve taxidienst is een soort openbaar vervoer 'op afroep', die vooral zijn nut bewijst waar het klassieke openbaar vervoer niet erg zinvol is. Door maatwerk kan een mobiliteitsaanbod worden gecreëerd op plaatsen en tijden met een geringe en gespreide vraag. Het kan tevens worden gecombineerd met doelgroepenvervoer, bijvoorbeeld voor gehandicapten.

Mevrouw de minister, bent u bekend met het Nederlandse model? Werd voor Vlaanderen reeds onderzocht of een dergelijk systeem van collectieve taxi's nuttig zou zijn? Waren er reeds contacten tussen het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest en De Lijn, tenslotte ook een van de belangrijke openbaarvervoeraanbieders in het Brusselse, over dit systeem? Is er vanuit De Lijn interesse om in een

dergelijk project in te stappen? Zou voor sommige landelijke gebieden, zeker de minst bevolkte, een dergelijk systeem van collectieve taxi's niet efficiënter zijn dan regulier openbaar vervoer, belbussen of Lijntaxi's?

De voorzitter: De heer de Kort heeft het woord.

De heer Dirk de Kort: Mevrouw de minister, geachte collega's, ik wil me graag aansluiten omdat ik heel recent een vraag heb gesteld over de Minder Mobielen Centrale. Daar gebeurt het vervoer door vrijwilligers. De problematiek is dezelfde: mensen die vervoer nodig hebben als ze bijvoorbeeld naar de dokter of naar het gemeentehuis moeten.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, ikzelf, het kabinet en de administratie volgen de evolutie van de regiotaxi's van nabij. Het is inderdaad een heel interessante case. Toch is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen wat er in Nederland gebeurt en wat er bij ons kan gebeuren.

In Nederland mag de regionale overheid niet alleen openbaar vervoer aanbieden, maar ook doelgroepenvervoer. De situatie in België, en meer in het bijzonder in Vlaanderen, is helemaal anders. Om het schematisch uit te leggen: de materies zijn opgesplitst in federale, gewestelijke en lokale bevoegdheden, die op hun beurt worden gedubbeld door de persoons- en niet-persoonsgebonden materies. Het vervoer aangeboden door De Lijn, is een gewestmaterie. Vervoer van rolstoelgebruikers is een gemeenschapsmaterie.

Het Nederlandse systeem lijkt zeer interessant, maar naast de voordelen zoals één organiserende overheid, één vervoerder voor de verschillende soorten vervoer, zijn er ook nadelen: vervoerders die onverwacht failliet gaan, voertuigen die te laat of niet aankomen, voertuigen die onvoldoende worden onderhouden, een zeer duur systeem voor de organiserende overheid.

De verschillende staatsvormingen hebben ertoe geleid dat de taxidiensten en de diensten voor het verhuuren van voertuigen met bestuurder, geregionaliseerd werden. Collectieve taxidiensten werden juridisch mogelijk gemaakt met het decreet van 20 april 2001. Naast de terbeschikkingstelling van het volledige voertuig, werd het ook mogelijk om per plaatse te betalen. In het besluit van de Vlaamse Regering van 18 juli 2003 betreffende de taxidiensten en diensten voor het verhuuren van voertuigen met bestuurder, werden juridisch twee vormen

omschreven: een regeling voor vergunde taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder die in opdracht van De Lijn gingen rijden. De bedoeling was om zowel bussen als belbussen te vervangen door taxi's als er te weinig reizigers zouden zijn. Dit werd ook omgezet in de praktijk. U hebt er ook naar verwezen.

Een regeling voor de gewone taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder is de tweede juridische vorm. Door deze regelingen kunnen de vergunde taxidiensten en diensten voor het verhuren van voertuigen met bestuurder collectieve ritten uitvoeren. De best gekende vorm is het luchthavenvervoer.

Daarnaast zijn er de initiatieven in het kader van het Pendelfonds. In tegenstelling tot het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, waar de taxidiensten actief worden gesubsidieerd, komt Vlaanderen bijna niet tussen in de commerciële activiteiten van de sector en is er niet in een rechtstreekse subsidiëring voorzien. Dit is uitgebreid besproken met het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest – met de kabinetten en de administratie – en ook met de taxisector.

De Lijn was uiteraard geïnteresseerd in een gelijkaardige exploitatie, maar de kostprijs was buitengewoon hoog. Bovendien paste dit niet in het kader van de basismobiliteit of in de programmering van het netmanagement.

Voor de Brusselse regering zijn de collectieve taxi's naar Vlaanderen een win-winoperatie: minder werklozen, meer te innen persoonsbelastingen, minder sociale uitkeringen en bovendien indirecte steun van de Brusselse taxisector.

U vroeg tot slot of voor sommige landelijke gebieden een dergelijk systeem van collectieve taxi's niet efficiënter zou zijn dan regulier openbaar vervoer. Het grootste probleem is dat De Lijn enkel geregeld vervoer mag aanbieden. Dat wil zeggen: van halte tot halte, en niet van deur tot deur of van halte tot deur. Omdat het juridisch niet mag, is een financiering om dit soort vervoer uit te voeren niet mogelijk.

Nochtans is een structurele uitbouw van het doelgroepenvervoer een noodzaak in Vlaanderen, zeker met de verouderende bevolking. Wat dat betreft, zijn er overigens wel al een hele reeks initiatieven. Om de bestaande initiatieven te structureren, heb ik een proefproject en een onderzoek gelanceerd. In de regio Mol en Leopoldsborg loopt al sinds een jaar een samenwerkingsverband tussen De Lijn, de diensten Aangepast Vervoer en de sector van de taxi's. Dit project is nog niet definitief geëvalueerd. Daarnaast is er in september 2008 het 'Onderzoek naar hefboomen voor het uittekenen van een geïntegreerd, complementair en gebiedsdekkend toegankelijk vervoersysteem voor Vlaanderen' gestart. Die studie zal in april 2009 afgerond zijn.

De voorzitter: De heer De Meyer heeft het woord.

De heer Jos De Meyer: Mevrouw de minister, ik dank u voor het antwoord en de informatie. Ik dank u ook voor uw expliciet pleidooi voor een verdere staats-hervorming op het vlak van materies die te maken hebben met mobiliteit.

Wat de landelijke gebieden betreft, en zeker de minst bevolkte landelijke gebieden, zijn we het er wellicht allemaal over eens dat de wijze waarop het openbaar vervoer nu georganiseerd is, vatbaar is voor veel verbeteringen. Vier elementen zouden mijns inziens aanwezig moeten zijn bij het openbaar vervoer op het platteland: het moet doeltreffend, prijsbewust, efficiënt en kwaliteitsvol zijn.

Ik kijk met belangstelling uit naar het proefproject dat momenteel loopt in de omgeving van Mol en Leopoldsborg. Bij het begin van de volgende legislatuur zullen we zeker uitgebreid terugkomen op het probleem van het openbaar vervoer in landelijke gebieden.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Carl Decaluwe tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de huidige reclamecampagne van De Lijn

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, De Lijn voerde recent een reclamecampagne waarbij ze een expliciete link legde naar het slechte weer in ons land, en zo de voetgangers en fietsers probeerde te overtuigen om met de bus te reizen. Daarnaast loopt er een gelijkaardige campagne van de NMBS, die eveneens de link legt naar het weer. In die campagne vraagt men echter aan de mensen die met de wagen rijden, om de wagen thuis te laten en gebruik te maken van het openbaar vervoer. In het eerste geval zijn het dus de fietsers en de voetgangers die overtuigd moeten worden, in het tweede geval de mensen die met de wagen rijden.

Op het eerste gezicht lijkt dit een commerciële actie van De Lijn om het comfort van de bus tegen het ongemak van de fiets uit te spelen. De vraag is echter of dat strookt met het zogenaamde STOP-principe, dat een duidelijke rangorde inhoudt, waarbij het openbaar vervoer slechts op de tweede lijn staat. Het STOP-principe houdt in dat men voorrang geeft aan de voetgangers, vervolgens aan de fietsers, dan aan het openbaar vervoer, en ten slotte, als laatste in de schakel, aan de auto.

De reclamecampagne van de NMBS is dus perfect conform de ladder van het STOP-principe, terwijl de

actie van De Lijn dat niet is. Eigenlijk zou De Lijn ook acties moeten voeren om mensen ervan te overtuigen hun wagen thuis te laten en de bus te nemen.

Mevrouw de minister, hoe rijmt u de campagne van De Lijn met het STOP-principe? Op welke manier worden of werden de reclamecampagnes gepland, door wie worden ze uitgewerkt, en op welke manier worden ze geëvalueerd? Ik heb intussen zelf al contact gehad met enkele mensen die actief zijn in de voetgangersbeweging en de Fietsersbond. Zij beamen de stelling dat deze campagne haaks staat op het STOP-principe. Op welke manier heeft De Lijn gestructureerde contacten met de voetgangersbeweging en de Fietsersbond?

De voorzitter: De heer Glorieux heeft het woord.

De heer Eloi Glorieux: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, ik moet eerlijk zeggen dat die reclamecampagne mij ontgaan is. Maar zoals ze hier beschreven wordt door de heer Decaluwe, lijkt het mij inderdaad een jammerlijke zaak dat het openbaar vervoer probeert om klanten te winnen onder de mensen die zich normaal gezien te voet of met de fiets verplaatsen.

Het is enorm belangrijk om een modal shift tot stand te brengen, maar dan wel in de eerste plaats een modal shift van het autoverkeer naar het openbaar vervoer of naar het zachte weggebruik.

Mevrouw de minister, heeft of plant De Lijn ook concrete campagnes die specifiek gericht zijn op de automobilisten, om hen te overtuigen van het voordeel en het nut van het openbaar vervoer tegenover het privévervoer?

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik heb die campagne ook niet gezien, maar ze ligt wel in het verlengde van het principe van het gratis vervoer. Studenten die een kaart krijgen voor gratis openbaar vervoer, laten hun fiets aan de kant of gaan niet meer te voet. Ze stappen over naar het openbaar vervoer. Het duidelijkste voorbeeld daarvan is het gratis vervoer in Hasselt. Uit het onderzoek is gebleken dat er een verschuiving is van wandelen en fietsen naar de bus. Mevrouw de minister, werd dat mee in overweging genomen bij het opzetten van deze campagne?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik denk dat parlementsleden van Groen! niet erg ontvankelijk zijn voor reclame. Dat geldt misschien voor parlementsleden tout court.

De Lijn heeft vastgesteld dat bij regenweer van de fiets wordt overgeschakeld op de auto, doordat mensen zelf de auto nemen of, voor de jongeren, doordat ze zich naar

school of de verschillende activiteiten laten brengen door de ouders. De campagnes 'nat gat' en 'red je looks én de planeet' van De Lijn richt zich uitdrukkelijk niet tot fietsers of voetgangers bij droog weer. De campagnes vonden plaats tijdens de regenmaanden februari en november, en niet tijdens de 'droge' maanden. Het is de bedoeling om tijdens de regenmaanden mensen ervan te weerhouden de auto te nemen.

Ook ik ben van mening dat De Lijn beter gerichte campagnes voert om mensen van de wagen naar het openbaar vervoer te doen overstappen. Dat doet ze ook. Ik ken de cijfers niet uit het hoofd, maar het merendeel van de campagnes van De Lijn zijn erop gericht om automobilisten te overtuigen het openbaar vervoer te nemen. Zo waren er de campagnes ten tijde van de hoge benzineprijzen en in verband met de parkeerproblemen.

Inhoudelijk speelde de campagne in op een belangrijk item voor de jongeren: hun uiterlijk. Wie droog wil blijven, en dus zijn haar niet verward wil zien raken en/of rondlopen met uitgelopen make-up, kan zich maar beter verplaatsen met bus of tram.

Ik heb niets te maken met de campagnes. Ik ben daar ook helemaal niet geschikt voor. Ze worden bedacht door de marketingafdeling van De Lijn in samenspraak met verschillende reclamebureaus. In dit geval ging het om The Young Ones. De evaluatie van campagnes gebeurt in functie van de aanpak en doelstelling van de campagne.

De Lijn voert gestructureerd overleg met de Fietsersbond, de Voetgangersbeweging en de Bond Beter Leefmilieu (BBL). We hebben dat zelf verankerd in Slimweg, die in de verschillende provincies is opgestart. Voor de campagne 'nat gat' van februari heeft De Lijn nauw samengewerkt met de Fietsersbond omdat deze campagne zeer duidelijk op fietsers was gericht. De campagne 'red je looks én de planeet' was op jongeren in het algemeen gericht en niet alleen op fietsers. Vandaar dat voor deze campagne niet is samengewerkt met de Fietsersbond.

Het is absoluut niet de doelstelling van het openbaar vervoer om mensen ervan te overtuigen de fiets te laten staan. In het verlengde van sommige acties of beleidsmaatregelen die we nemen, zal dat onbedoeld effect zich wel voordoen. We moeten er wel alles aan doen om dat te vermijden. Ik sta onverkort achter het STOP-principe.

De voorzitter: De heer Decaluwe heeft het woord.

De heer Carl Decaluwe: Mevrouw de minister, ik dank u uitdrukkelijk voor uw antwoord. Uw uitleg lijkt aanvaardbaar. De campagne kan misschien ook leiden

tot een mentaliteitswijziging. Als ze vertrouwd zijn met de bus, zullen mensen misschien ook bij goed weer kiezen voor het openbaar vervoer.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de impact van de federale begroting op het project ‘Gewestelijk Expressnet’ (GEN)

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, we hebben al een aantal keren vragen gesteld over de stand van zaken in verband met het GEN. Zoals u weet, is de doelstelling een modal split te realiseren in het woonwerkverkeer tussen Brussel en de Vlaamse Rand en binnen de Vlaamse Rand. Op 15 april 2008 heb ik een vraag gesteld over de invloed van de verplaatsingsbehoeftestudie die men ging lanceren.

Een aantal nieuwsfeiten hebben het GEN intussen opnieuw in het midden van het politieke debat gebracht. Op 7 oktober 2008 heeft provinciegouverneur De Witte een toespraak gehouden bij de opening van de provincieraad van Vlaams-Brabant. Onder de titel ‘Stilstaan of sterven?’ pleitte hij nogmaals, en terecht, voor een snelle realisatie van het GEN. Die zaak is gisteren uitgebreid op televisie gekomen toen werd ingegaan op een snelheidsbeperking tot 100 kilometer per uur op de ring van Brussel. Naar het schijnt, is er een gebrek aan borden om die te realiseren.

Gouverneur De Witte stelt: “De grote vraag is: tegen wanneer zullen de tien lijnen van het Gewestelijk Expressnet functioneren zoals overeengekomen op 4 april 2003. En welke stations zullen juist worden bediend? (...) Over dat alles is vandaag helemaal geen duidelijkheid, hoewel de hele provincie en alle partijen daar al jaren naar vragen. Op de lijnen waar er al vier sporen liggen is er geen reden om niet nu al het treinaanbod voorzien in het GEN-akkoord te realiseren. Voor andere lijnen is de uitbreiding tot vier sporen aan de gang of voorzien tegen 2016. Maar dat biedt geen zekerheid dat de exploitatie zal worden verhoogd zoals beloofd. De realisatie van het Gewestelijk Expressnet baadt in halfslachtigheid, terwijl vastberadenheid nodig is. De federale regering moet over het Gewestelijk Expressnet knopen doorhakken en klaarheid scheppen.”

Op vrijdag 6 juni 2006 werden de nieuwe beheerscontracten tussen de staat en de NMBS-groep – spooroperator NMBS, infrastructuurbeheerder Infrabel en de

NMBS-Holding – waar het meerjareninvesteringsplan deel van uitmaakt, goedgekeurd door de toenmalige regering-Leterme I. In dat investeringsplan 2008-2012 van de NMBS-groep is men ambitieus. In het investeringsplan van de NMBS staat: “De kapitaalverhoging van Infrabel door de NMBS-Holding (via de door NMBS-Holding aangegane lening voor de voltooiing van de HST) en het GEN-Fonds laten eveneens toe de werken aan het hoogste fysiek mogelijke ritme uit te voeren, aangezien de financiële middelen naargelang van de behoeften door de NMBS-Holding gestort worden.”

Artikel 62 van het beheerscontract tussen de Belgische staat en de NMBS stipuleert: “De NMBS doet het nodige om over specifiek rollend materieel voor het GEN te beschikken om de GEN-bedieningen mogelijk te maken. Conform de beslissing van de Ministerraad in Oostende op 20 en 21 maart 2004 zorgt de Staat voor de financiering – zowel kapitaal als intresten – van het GEN-materieel.” Die ministerraad werd nog gehouden onder leiding van Verhofstadt. Artikel 73 heeft het over een duidelijke jaarlijks verhoogde exploitatietoelage. Men kan wel investeren, maar als er geen exploitatiemiddelen zijn, dan heeft de investering weinig zin.

Daar kwam de federale begrotingsopmaak voor 2009 bovenop. “Daar zijn de ‘one shots’ weer”, kopten de kranten. Dat ook de reserves van de Nationale Bank en een deel van de spaarcenten van het Gewestelijk Expressnet werden opgenomen in de begroting, moesten we via de kranten vernemen. In dat kader schreef provinciegouverneur De Witte een brief naar toenmalig federaal premier Leterme en staatssecretaris voor Mobiliteit Schouppe. Mevrouw de minister, ik bewonder de hardnekkigheid waarmee de gouverneur van Vlaams-Brabant zich, in tegenstelling tot andere gouverneurs, met reële problemen bezighoudt. Hij houdt zich bezig met de echte problemen van de samenleving en niet met het kweken van tomaten.

De heer De Witte schrijft het volgende: “Kan u bevestigen dat voorgenomen verschuiving van de reserves er niet toe zal leiden dat de noodzakelijke investeringen voor het Gewestelijk Expressnet in het gedrang zouden komen of vertraging zouden oplopen? Daardoor zou de onrust op dat vlak zijn weggenomen. Het verzekerd zijn van de noodzakelijk investeringen is één zaak, het verzekeren van de financiering van de exploitatie van het Gewestelijk Expressnet is een andere zaak. (...) In 2004 heeft de federale regering wel de financiering van de eerste fase van het GEN goedgekeurd (drie van de tien voorziene lijnen). Over de financiering van de verdere uitvoering van het GEN blijft grote onduidelijkheid bestaan.”

Het klopt dat er in het GEN herhaaldelijk vertragingen waren door problemen over vergunningen, vooral dan in het Brusselse gewest. Op dezelfde dag dat toenmalig

minister Vervotte een verklaring aflegde, liet mevrouw Dupuis, staatssecretaris van het Brusselse Hoofdstedelijke Gewest, bevoegd voor Huisvesting en Stedenbouw, weten dat “de laatste vergunningen voor het Gewestelijk Expressnet (GEN) in Brussel afgeleverd werden. Het gaat om de vergunningen voor de lijn 50A (Anderlecht) en het Diabolo-project. Deze belangrijke stap vormt het sluitstuk van het stedenbouwkundig proces in het kader van de volledige uitvoering van het GEN in Brussel.” Ook voor de werkzaamheden in Watermaal-Bosvoorde is de bouwvergunning goedgekeurd door de Brusselse regering. Nu kan een stuk van spoorlijn 161 tussen Brussel en Ottignies uitgebreid worden tot vier sporen.

Mevrouw de minister, op welke manier is de Vlaamse Regering of administratie betrokken bij het beheerscontract 2008-2012? Werd dit besproken binnen de GEN-stuurgroep, voor zover die samenkomt? Ik heb al herhaaldelijk vragen gesteld over dat interministerieel comité. De laatste vergadering vond plaats, denk ik, in 2006. Werd de Vlaamse Regering of administratie op de hoogte gesteld van het in reserve stellen van middelen uit het GEN-Fonds, al dan niet via de stuurgroep? Hebt u zicht op de gevolgen van deze beslissing van de federale regering voor de uitvoering van de GEN-aspecten in het investeringsplan? Welke impact heeft dit op het investeringsritme voor het GEN? Ik verwijs daarvoor naar de aangehaalde passages. Worden alle afspraken nagekomen, onder meer met betrekking tot de exploitatieverhoging zoals opgenomen in artikel 62 en 71 van het beheerscontract? Zijn hiervoor de nodige garanties gegeven?

Ikzelf stelde op 15 april 2008 een vraag over de verplaatsingsbehoeftestudie die werd besteld bij de tijdelijke associatie Significance-Stratec-Tractebel-Tritel. De studie werd opgestart in maart 2008 en de voltooiing werd verwacht voor het einde van 2008. Zit men op schema? Hoe past het een bij het ander: een verplaatsingsbehoeftestudie die klaar is eind 2008 en een beheerscontract dat op vrijdag 6 juni 2008 werd goedgekeurd door de federale regering?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, tot mijn grote ontgoocheling is er bij de opmaak van het nieuwe beheersakkoord van de NMBS geen overleg geweest van de federale overheid met de gewesten. Dat staat wel los van de discussie over het GEN. Dit had inderdaad heel wat problemen kunnen oplossen. In het kader van het GEN wordt dit nog sterker aanvoeld. Hoofdzakelijk omwille van de beperkte capaciteit van de noord-zuidverbinding in Brussel stelt de NMBS dat het niet mogelijk is om het aanbod, zoals het opgenomen is in het GEN-akkoord, volledig uit te voeren. En dat GEN-akkoord werd nota bene goedgekeurd door alle parlementen in dit land.

Deze vaststelling geeft wel bijzonder de noodzaak aan van de lopende studie over de actualisering van het

GEN-aanbod, de studie die opgenomen is in artikel 13 van het GEN-akkoord. We moeten erover waken dat het resultaat van deze studie een GEN-aanbod zal zijn dat minstens evenwaardig is aan het oorspronkelijke GEN-aanbod, zoals het opgenomen is in het GEN-akkoord. Morgen komt de GEN-stuurgroep samen, waar gerapporteerd wordt over de voortgang van de studie.

Het in reserve stellen van de middelen van het GEN-Fonds heb ik, net als u, in de pers vernomen. Er is sindsdien geen verduidelijking gegeven. De GEN-stuurgroep is sindsdien ook nog niet samen geweest. De volgende bijeenkomst is morgen. Ik reken erop daar duidelijkheid te krijgen. Toch meen ik dat de gouverneur van Vlaams-Brabant gelijk heeft als hij stelt dat er in Vlaanderen, waar op verschillende assen al vier sporen zijn, geen reden is om niet nu al het treinaanbod op deze GEN-assen te verhogen. In Vlaanderen zijn er vier sporen op de volgende drie GEN-assen: Brussel-Leuven, Brussel-Vilvoorde-Mechelen, Brussel-Halle

Het studieconsortium van deze studie volgens het artikel 13 van het GEN-akkoord, werkt door, maar omwille van het trager dan verwacht op elkaar afstemmen van de verschillende modelresultaten, is er een schorsing van twee maanden toegestaan. De einddatum wordt daardoor verschoven naar de maand maart 2009. In deze studie wordt gekeken naar het optimale aanbod voor 2016, het jaar waarin alle vandaag opgestarte nieuwe infrastructuur beschikbaar zijn. Dat is dus later dan de geldigheidstermijn van het beheersakkoord. Wel staan er in het huidige beheersakkoord duidelijke afspraken over de instroom van nieuwe treinstellen die zijn bestemd voor het GEN. Naarmate er voor 2016 materieel en infrastructuur en personeel beschikbaar is, zal het GEN al stap voor stap worden gerealiseerd. De voorwaarde is wel dat het GEN-Fonds voldoende middelen heeft om het verwachte exploitatietekort te dekken.

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, mijn mond valt open van verbazing. Ik wil u niet confronteren met alle uitspraken die hier de voorbije vijf jaren zijn gedaan. Ik stel vast dat er in dit dossier, dat elementair was voor de modal split en voor het ontvetten van het verkeer van en naar Brussel – de tentakels reiken tot Mechelen, Leuven, Halle – geen enkel overleg is over een beheerscontract waarover, tussen haakjes, hier een decreet is goedgekeurd: het decreet op de co- en prefinanciering. Ik citeer uw voorganger uit Limburg die zei dat het Co- en Prefinancieringsdecreet de voorafspiegeling was van de regionalisering van het spoorverkeer.

Ik stel vast dat de Vlaamse Regering en u in persoon lijdzaam toekijken op de ontwikkeling van het GEN. Ik merk dat ook in de beknoptheid van uw antwoord.

Gelukkig komt de GEN-stuurgroep morgen weer eens samen. U zegt dat er geen enkele verduidelijking is gegeven over het rollend materieel. Ik vraag me dan af wanneer de GEN-stuurgroep voor het laatst bijeen is gekomen. Was dat misschien twee jaar geleden? Functioneert die niet? Ik vind het spijtig dat de Vlaamse overheid zo'n volgzame rol speelt in een dossier waarover we herhaaldelijk zijn tussengekomen en waarover er zelfs een instemmingsdecreet is goedgekeurd.

Ik denk ook dat de noodkreet van de gouverneur – en gouverneur De Witte is een heel ernstige man en een vertegenwoordiger van de Vlaamse Regering – helemaal geen gevolg krijgt. Ik betreur dat samen met u. Ik vind dat er vanuit de Vlaamse Regering een meer offensieve strategie zou mogen komen.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer Peumans, ik zou het willen omdraaien. Ik betreur het samen met u. Ik vind het onwaarschijnlijk triestig, maar het gebeurt eigenlijk in heel veel dossiers die ik samen met de NMBS moet behandelen. Als ik over lightrail begin, dan komen ze in een onwaarschijnlijke stuip terecht. Als ik heel erg aandring om eindelijk te voorzien in de nodige treinverbindingen in het noorden van Antwerpen, – voor de heel nieuwe sporen die daar liggen – dan kijkt men ook de andere richting uit. Dit is het zoveelste dossier. Ik ben er ook moedeloos over. Ik spreek harde taal op interne vergaderingen, maar u weet net zo goed als ik, dat ik geen hefboomen heb.

De heer Jan Peumans: Natuurlijk hebt u een hefboom: het decreet op de co- en prefinanciering waarvan tot nu toe nog maar twee projecten zijn uitgevoerd, het Diabolo-project en de Sappi-lijn in Lanaken. De Vlaamse overheid is ook betrokken bij de Liefkenshoekspoortunnel, maar dat is niet hetzelfde want dat is puur een zaak van de spoorwegen.

U hebt natuurlijk wel een aantal hefboomen. Uw voorganger – ik mag de man zijn naam hier niet noemen want anders zegt men dat ik geobsedeerd ben – heeft allerlei gezegd, ook in kwaliteitsbladen zoals Knack, over het Co- en Prefinancieringsdecreet dat in dit parlement is goedgekeurd. De Vlaamse overheid maakt er te weinig gebruik van.

Bij het GEN-project zijn vier partners betrokken: de TEC, de MIVB, De Lijn en de NMBS. Het goedgekeurde decreet is heel duidelijk, er zijn heel duidelijke afspraken gemaakt. Ik stel vast dat die door de lucht dwarrelen en dat het GEN-project heel slecht van de grond komt. Ze gebruiken nu het argument dat ze in de spits niet meer treinen kunnen laten rijden omdat er al 60 door de noord-zuidverbinding rijden. Er zijn natuurlijk ook alternatieven: bijvoorbeeld lijn 26 van Vilvoorde naar Halle.

Ik ben, samen met de gouverneur van Vlaams-Brabant, heel teleurgesteld.

Minister Kathleen Van Brempt: Natuurlijk zijn er alternatieven. Maar het gaat hier in eerste instantie – en dat was ook de vraag van de gouverneur die ik heel erg ondersteun – om exploitatie. Investerings zijn natuurlijk ook nodig, maar er zijn drie lijnen – ik heb ze genoemd – die je zou kunnen exploiteren en dan doe je eigenlijk al heel wat.

Wij zijn tegemoetgekomen aan alles waar wij ons toe geëngageerd hebben in het GEN-dossier. U kunt aan deze minister niet zeggen dat ze haar engagementen niet is nagekomen. Het zijn de federale overheid en de NMBS die hun engagementen niet nakomen.

De heer Jan Peumans: De gouverneur spreekt niet alleen over exploitatie. De gouverneur zegt dat over de financiering van de verdere uitvoering van het GEN er grote onduidelijkheid blijft bestaan. De staatssecretaris voor Mobiliteit Etienne Schouppe is gespecialiseerd in het veel geld steken in ABX, maar slaagt er niet in om 10 lijnen uit te baten. Het is nu 2009. Ik wil wel eens zien wat er in 2016 van het GEN, waarvan iedereen vindt dat het zo belangrijk is, is gerealiseerd.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van de heer Jan Peumans tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de federale beleidsnota Mobiliteit en de bezwaren van de Vlaamse Regering

De voorzitter: De heer Peumans heeft het woord.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, mijnheer de voorzitter, geachte collega's, er werd een federale beleidsnota Mobiliteit ingediend. De ministerraad heeft naar aanleiding van de programmawet een uitgebreide reeks van bezwaren ingediend. Normaal gesproken doet de minister-president dat. Ik denk dat afgesproken is dat u dat nu zou doen. Is deze boodschap overgebracht? Zo ja, wanneer en via welk medium gebeurde dit? Wat was de repliek van de federale staatssecretaris? Zo neen, is er overleg gepland?

Werd het Vlaamse Gewest op enige wijze geraadpleegd in het tot stand komen van de federale beleidsnota? Als je de beleidsnota van de heer Schouppe leest, dan komt het woord 'Vlaamse Gewest' daarin zo'n tien keer voor. Een aantal bevoegdheden behoren tot het federale niveau, maar een aantal bevoegdheden behoren duidelijk tot het Vlaamse Gewest. Welke overleg heeft er plaatsgevonden?

Is hier ook sprake van bevoegdheidsoverschrijdingen met financiële implicaties voor Vlaanderen? Met andere

woorden: wat is de eventuele weerslag op de Vlaamse begroting? Dan verwijst ik naar de minister-president, die zegt dat men op federaal niveau een aantal dingen doet die volgens de bijzondere wet op de hervorming van de instellingen van 1980 niet tot haar bevoegdheden behoren.

Volgens het betreffende stuk was er nog geen advies binnen van de Inspectie van Financiën. Is dit intussen wel verstrekt en beschikbaar? Wat staat erin?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Ik denk dat er wat verarring is. Een federale beleidsnota is een louter politiek document, zonder rechtsgevolgen dat niet voor advies aan de gewesten wordt overgemaakt. Op geen enkel moment werd de minister-president van de Vlaamse Regering ermee gelast de federale staatssecretaris van Mobiliteit in kennis te stellen van een aantal bezwaren ten aanzien van de federale beleidsnota Mobiliteit.

Het document waarnaar u verwijst, is het advies van de Vlaamse Regering over een aantal bepalingen in het ontwerp van wet houdende diverse bepalingen die betrekking hebben op verkeer of vervoer in het kader van de federale programmawet. Het is helemaal geen advies op de beleidsnota van de federale staatssecretaris voor Mobiliteit. Zoals u weet, moet er over zulke wetgevende initiatieven, ook in het kader van een programmawet, verplicht advies worden gegeven. We hebben het dus over dat advies.

De minister-president heeft het advies op het wetsontwerp houdende diverse bepalingen inzake verkeer en vervoer overgemaakt aan de federale staatssecretaris. Naar goede gewoonte heeft de federale staatssecretaris niet gerepliceerd.

Het Vlaamse Gewest werd op geen enkele wijze geraadpleegd bij het tot stand komen van de federale beleidsnota.

Een bevoegdheidsoverschrijding kan maar gebeuren op het moment dat de federale regering een concrete beslissing met rechtsgevolgen neemt. Een federale beleidsnota heeft geen rechtsgevolgen. Ik screen uiteraard wel elk wetsontwerp of ontwerp van besluit dat mij in het kader van de betrokkenheidsprocedure wordt overgemaakt, op eventuele bevoegdheidsoverschrijding en mogelijke budgettaire impact voor de Vlaamse begroting. Elk advies wordt voorgelegd aan de Inspectie van Financiën. Wat betreft het advies van de Vlaamse Regering op de federale wet houdende diverse bepalingen met betrekking tot verkeer en vervoer, is de weerslag op de begroting telkens nihil.

De Inspectie van Financiën heeft op 20 november 2008 advies verstrekt. Zij oordeelde dat de betrokken wetsontwerpen geen budgettaire impact hebben op de

Vlaamse begroting en geen weerslag hebben op de lokale besturen.

De heer Jan Peumans: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de verkeersbordendatabank

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, mijnheer de minister, geachte collega's, in de beleidsbrief Mobiliteit wordt gesproken over de ontwikkeling van een verkeersdatabank en in een recent persbericht lezen we over een proefproject voor een verkeersdatabank.

Open Vld is zeer tevreden met de ontwikkeling van zo'n verkeersdatabank. Wij zullen u ook volledig steunen in uw beleid. Ik vernam dat de zuidoostrand van Antwerpen de regio zal zijn waar men zal beginnen met het oplijsten van de verkeersborden. De uiteindelijke bedoeling is om alle verkeersborden in Vlaanderen in kaart te brengen. In een eerste fase wordt ongeveer een derde van het grondgebied geïnventariseerd. Het gaat om zo'n 20.000 kilometer weg.

Zal na uitvoering van dit initiatief, het teveel aan verkeersborden en tegenstrijdige borden verwijderd worden? Zal deze digitale verkeersdatabank in de toekomst ook up-to-date wordt gehouden? Zo ja, hoe gaat dit gebeuren? Hebt u al meer informatie over de bereidheid van de gemeenten om samen te werken en hoe zal die samenwerking dan verlopen? Uw project staat of valt ook met de bereidheid van gemeenten, niet alleen om mee te werken aan de oplijsting, maar ook om in de toekomst bij bijvoorbeeld wegniswerken informatie te verschaffen.

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mijnheer de voorzitter, geachte collega's, de definitie van de verkeersbordendatabank spreekt voor zich. Het is de webtoepassing die toelaat alle geïnventariseerde verticale verkeerssignalisatie op alle Vlaamse wegen te bekijken en te bevragen en de verkeerssignalisatie op het grondgebied van de gemeente toe te voegen, te verwijderen of te wijzigen.

De databank biedt dus een interessant instrument aan de verschillende wegbeheerders om verkeersmaatregelen te

nemen. Een daarvan is inderdaad het analyseren van het actuele situatiebeeld in zowel digitaal kaart- als beeldformaat met het oog op het detecteren van overbodige en/of tegenstrijdige verkeersborden. Het is echter de bevoegdheid van elke wegbeheerder zelf, die autonoom dient te beslissen om eventueel noodzakelijke of wenselijke aanpassingen uit te voeren. Het spreekt voor zich dat het bestaan van een verkeersbordendatabank de noodzakelijke informatie is om dat soort beleidsbeslissingen te nemen.

Uiteraard zal deze digitale verkeersbordendatabank in de toekomst ook up-to-date worden gehouden. Hiervoor zal de Vlaamse overheid de nodige websoftwaretoepassingen ter beschikking hebben voor wat de gewestwegen betreft. Die toepassingen worden eveneens ter beschikking gesteld van de lokale besturen om de actualisatie van de verkeersbordendatabank op eenvoudige wijze mogelijk te maken: dit is de nulmeting en op basis van die nulmeting kunnen alle aanpassingen in de databank worden opgenomen.

De samenwerkingsovereenkomst beoogt een nauwe samenwerking tussen de partijen in het kader van het actueel houden van de gegevens in de verkeersbordendatabank. Voor alle nieuwe verkeersborden waarvoor de opmaak van een aanvullend reglement vereist is, bestaat de verplichting tot opname van de gegevens in de verkeersbordendatabank, zoals bepaald in het decreet van 16 mei 2008.

Voor de overige signalisatie – wegwijzers, voorwegwijzers enzovoort – is het in het belang van de wegbeheerder zelf om ook daarover de gegevens actueel te houden, en dit omwille van de verschillende toepassingsmogelijkheden, zoals de planning van het onderhoud en de signalisatie van omleidingen.

De Vlaamse overheid engageert zich in de samenwerkingsovereenkomst om de basisdata en de websoftware ter beschikking te stellen. De lokale besturen verbinden zich tot het actueel houden van de databank. De reacties van de reeds geïnformeerde besturen zijn globaal genomen zeer positief. Er zijn geen problemen wat betreft de bereidheid tot het afsluiten van de beheersovereenkomsten.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord.

Mochten er gemeenten zijn die daar niet spontaan in meestappen, op welke manier gaat men die dan sensibiliseren? Zijn er manieren om de gemeenten mee te betrekken in dat geheel?

Minister Kathleen Van Brempt: Er is om te beginnen een decretale verplichting, die hier recent goedgekeurd

is. We hebben er heel wat administratieve rompslomp uit gegooid. Het enige wat we aan de gemeenten hebben opgelegd, is de melding.

Daarnaast zijn er heel wat goede redenen voor lokale besturen om een bijkomende overeenkomst en afspraken met ons af te sluiten. Het gaat hier om een echte schat aan informatie. Elke burgemeester zal dat beamen.

De voorzitter: Het incident is gesloten.

Vraag om uitleg van mevrouw Annick De Ridder tot mevrouw Kathleen Van Brempt, Vlaams minister van Mobiliteit, Sociale Economie en Gelijke Kansen, over de toepassing van 'groene golven' in Vlaanderen

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mijnheer de voorzitter, mevrouw de minister, collega's, net als in vele andere landen probeert men in Nederland al enige tijd om files op korte termijn te verminderen. Een van de maatregelen die in Nederland naar voren worden geschoven, is een project waarbij een deskundig team – het zogenaamde Groene Golf Team – onderzoekt hoe de verkeerslichten beter op elkaar kunnen worden afgesteld om de wachttijden te verminderen.

Soms komt men daarbij tot de bevinding dat het beter is om een zogenaamde 'groene golf' te creëren van verkeerslichten die op elkaar worden afgestemd. Die lichten zorgen enerzijds voor een groene golf waar men kan doorrijden, maar anderzijds vraagt men aan de autobestuurders om een bepaalde snelheid aan te houden. Wanneer men dan te snel rijdt, springt het licht op oranje en rood. Dat gaat ook gepaard met verkeersborden die aanduiden hoe snel de auto moet rijden om bij de volgende kruispunten door het groene licht te kunnen rijden.

De resultaten van de eerste proefprojecten in Nederland zijn zeer goed. Uiteraard mogen we die resultaten niet zomaar importeren naar ons land vanwege de verschillende verkeersomstandigheden, maar het Nederlandse proefproject heeft toch een winst in het aantal verloren rijuren aangetoond van maar liefst 2,5 miljoen. Dat zou een maatschappelijke winst opleveren van 35 miljoen euro per jaar. Bovendien is de uitstoot van CO₂ veel kleiner, doordat mensen minder lang in de file staan en minder vaak moeten optrekken en afremmen.

Mevrouw de minister, dit alles moet natuurlijk bekeken worden in samenhang met de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer. Het is niet de bedoeling om

maatregelen te treffen inzake verkeerslichtenbeïnvloeding voor het openbaar vervoer, en die daarna meteen ongedaan te maken door de lichten opnieuw aan te passen voor het autoverkeer. Maar ik ben ervan overtuigd dat de situatie niet altijd conflictueus hoeft te zijn met het openbaar vervoer en dat er voldoende stukken van het traject zijn waar kan worden gewerkt aan de doorstroom van het autoverkeer, zonder dat dat in conflict komt met de doorstromingsmaatregelen voor het openbaar vervoer. Als minister bevoegd voor mobiliteit bent u terecht bekommerd om de doorstroom van het openbaar vervoer, maar als minister van Mobiliteit mag u dat ook zijn voor de doorstroom van autoverkeer.

Onlangs zijn die ideeën uit Nederland naar Vlaanderen geïmporteerd. Op een congres in Leuven werd een hele namiddag gepraat over de groene golf en andere oplossingen die ook in Vlaanderen van toepassing zouden kunnen zijn.

Mevrouw de minister, hebt u weet van de situatie in Nederland, waarbij men werkt met een zogenaamd Groene Golf Team, dat onderzoekt op welke manier de afstemming van de verkeerslichten geoptimaliseerd kan worden? Welke projecten lopen er in Vlaanderen om de verkeerslichteninfrastructuur te verbeteren? Hoe komt het dat bepaalde proefprojecten die reeds gehouden werden, zijn afgeschaft of stilgelegd? Bent u van plan om na te gaan of de groenegolfsystemen kunnen worden toegepast op bepaalde trajecten in Vlaanderen?

De voorzitter: Minister Van Brempt heeft het woord.

Minister Kathleen Van Brempt: Mevrouw De Ridder, er is vandaag op heel wat vlakken samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. Zo is er het PIM-project, een samenwerkingsverband tussen het Vlaamse Agentschap Wegen en Verkeer, de Nederlandse Rijkswaterstaat en het Britse Highways Agency.

Ik ben op de hoogte van de acties die in Nederland zijn ondernomen door het zogenaamde Groene Golf Team, dat streeft naar een betere afstemming van de verkeerslichten op de noden van het verkeer. In een persmededeling van 24 september 2009 heb ik reeds gesteld dat ik er voorstander van ben om voldoende mensen in te zetten om aan de verkeerslichtenbeïnvloeding te werken.

Om de verkeersinfrastructuur te verbeteren, worden verschillende acties ondernomen en projecten opgestart. In eerste instantie is er de normale actualisatie van de werking van de verkeerslichten aan tijdelijke of geleidelijke wijzigingen van de verkeersstromen. Daarnaast zijn er acties om de installaties permanent technisch volledig in orde te houden. Er zijn in Vlaanderen ook verschillende projecten om de werking van de verkeerslichten verder te verbeteren. En er is sedert enkele jaren een actie om te zorgen voor een betere doorstroming van het

openbaar vervoer, zeker ook aan de verkeerslichten. Dat gebeurt vooral door een individuele aansturing van de verschillende kruispunten, zodat de bus of tram groen licht heeft bij aankomst aan het kruispunt.

De noodzaak om de doorstroming van het openbaar vervoer en die van het algemene verkeer beter op elkaar af te stemmen, groeit zienderogen. Nieuwe regelmethodes, die ingrijpen op een netwerk van verkeerslichten, laten dit in principe ook beter toe. Daarom loopt er momenteel reeds één project, en zijn er op korte termijn nog verschillende andere gepland, om die nieuwe regeltechnieken op het terrein op hun effectieve merites te testen.

In het kader van de hoger vermelde samenwerkingsverbanden, onder meer met de Nederlandse Rijkswaterstaat, zal worden nagegaan of een meer intensieve samenwerking met het Nederlandse Groene Golf Team voor Vlaanderen nuttig kan zijn, ook al is de algemene situatie op het gebied van verkeerslichten in Vlaanderen nogal verschillend van die in Nederland. In Nederland is het beheer van de verkeerslichten namelijk veel meer versnipperd dan in Vlaanderen.

Een aantal groene golven in Vlaanderen zijn ofwel opgeheven of werden minder zichtbaar voor de gewone automobilisten, omdat ze nauwelijks of niet verenigbaar zijn met een goede doorstroming voor het openbaar vervoer, op dezelfde as of op kruisende assen. Er wordt permanent nagegaan, zoals onder meer hierboven aangehaald, hoe beide opties meer optimaal op elkaar kunnen worden afgestemd.

De voorzitter: Mevrouw De Ridder heeft het woord.

Mevrouw Annick De Ridder: Mevrouw de minister, ik dank u voor uw antwoord. U sprak over een lopend project en projecten die er in de toekomst zitten aan te komen. Kunt u ook vertellen waar die projecten zullen plaatsvinden?

Ik begrijp uw bekommernis rond de conflicterende situatie met het openbaar vervoer, maar soms is dat ook maar tijdelijk. Ik kan me bijvoorbeeld voorstellen dat het op de Antwerpse Leien heel moeilijk is om overdag een groene golf te realiseren. Maar 's nachts, tussen pakweg middernacht en zes uur 's morgens, rijdt daar geen openbaar vervoer. Het vergt dus enige bereidheid om dat idee verder te onderzoeken, en het niet af te doen als conflicterend met het openbaar vervoer. Want die conflicterende situatie is beperkt in de tijd.

Minister Kathleen Van Brempt: Het huidige proefproject loopt in Antwerpen, maar ik weet niet precies waar. Ik zal het voor u navragen.

Het is belangrijk dat het openbaar vervoer rechtstreeks aangestuurd wordt. 's Avonds laat, wanneer er geen

bussen of trams zijn, wordt dat dus ook niet aangestuurd en blijven de gewone lichten functioneren. Ik weet dat we naar veel slimmere lichtenbeïnvloeding moeten gaan en ik ben daar ook absoluut voorstander van, maar 's nachts blijft de gewone golf wel werken. Die wordt dus niet meer onderbroken door het openbaar vervoer.

Ik ben het met u eens dat er nieuwe technologieën voorhanden zijn en dat we die op het terrein moeten uitproberen en implementeren.

De voorzitter: Het incident is gesloten.
