



Vlaams
Parlement

vergadering **C12 – OPE1**
zittingsjaar 2013-2014

Handelingen

Commissievergadering

Commissie voor Mobiliteit en Openbare Werken

van 3 oktober 2013

INHOUD

- Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van de vervoerssubsidies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens
- 2184 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dreigende stopzetting van het ‘verspreid vervoer’ via het spoor
- 2258 (2012-2013) 3
- Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten in het definitieve meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep 2013-2025
- 2298 (2012-2013) 6
- Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de evaluatie van het Meldpunt Fietspaden in het licht van wegenwerken
- 2207 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Meldpunt Fietspaden
- 2240 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsbeleid
- 2313 (2012-2013)
- Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen en het gebruik van de fiets
- 23 (2013-2014) 14
-

Voorzitter: de heer Dirk de Kort, ondervoorzitter

Vraag om uitleg van de heer Dirk de Kort tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de stopzetting van de vervoersubsidies en de gevolgen daarvan voor de Vlaamse havens

- 2184 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Peter Reekmans tot de heer Kris Peeters, minister-president van de Vlaamse Regering, Vlaams minister van Economie, Buitenlands Beleid, Landbouw en Plattelandsbeleid, en tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over de dreigende stopzetting van het ‘verspreid vervoer’ via het spoor

- 2258 (2012-2013)

De heer Dirk de Kort: Minister, de Federale Regering nam in haar laatste besparingsronde een maatregel op met mogelijk verstrekkende gevolgen voor de positie van onze Vlaamse havens, namelijk de stopzetting van de subsidies voor het gecombineerd en het verspreid vervoer. Hoewel het verspreid vervoer voor 90 procent internationaal is, is het cruciaal voor belangrijke onderdelen van de Belgische economie. Vooral de petrochemie en metaalindustrie in België zijn sterk afhankelijk van deze transporten. In 2011 werden in België ongeveer 8 miljoen ton goederen via het verspreid vervoer getransporteerd van en naar ruim 300 industriële sites.

Een performant netwerk voor verspreid vervoer is ook een troef voor de concurrentiepositie van de Belgische maritieme havens en van Antwerpen in het bijzonder. Andere modi dan vervoer over de weg, dus het vervoer per schip en het vervoer over het spoor, en bij uitbreiding via ondergrondse leidingen, zijn belangrijk om als multimodale hub goed te kunnen functioneren. Antwerpen bekleedt als distributiecentrum de eerste plaats, maar ook andere havens worden door de maatregel geraakt. Er zijn al reacties geformuleerd op het afschaffen van de subsidies, ook vanuit de haven.

Minister, was er overleg tussen de Vlaamse en Federale Regering over deze besparingsmaatregel? Gelet op wat we deze morgen in de krant hebben gelezen, is dat waarschijnlijk niet gebeurd. Afgezien van de opportuniteitsbeoordeling, waarom kon een dergelijke beslissing desgevallend niet stapsgewijs worden ingevoerd? Op welke manier kunnen de gevolgen van deze maatregel door Vlaanderen worden opgevangen?

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, collega's, ik situeer even voor de mensen die dit niet hebben gevolgd, waar het probleem zit en wat het tijdrovend en dus duur maakt. Sinds eind juni wordt het zogenaamd verspreid vervoer niet meer vanuit de overheid ondersteund. Verspreid vervoer is een specifieke dienst waarbij geïsoleerde goederenwagens vanuit verschillende sites worden bijeengebracht naar een rangeerstation, daar worden samengesteld tot een volledige trein, die, aangekomen in een ander goederenstation, opnieuw uit elkaar wordt gehaald, waarna de individuele wagens naar hun respectieve eindbestemming worden getrokken. Tijdrovend en dus duur.

De belangrijkste operator die deze service aanbiedt, NMBS Logistics, blijkt nu genooddaakt te zijn om dit transport te stoppen wegens structureel verlieslatend. Minister, verspreid vervoer is nochtans belangrijk om onze drukke wegen en het milieu niet nog meer te belasten, en zelfs essentieel voor bijvoorbeeld transport van bepaalde chemische en staalproducten. De Europese Commissie laat trouwens toe dat verspreid vervoer wordt gesubsidieerd, ondanks het feit dat goederenvervoer per spoor wordt beschouwd als een commerciële activiteit en geen openbare dienst betreft. Toch viel die ondersteuning eind juni in ons land weg. Welk overleg voerde u hierover met de federale overheid in de voorbije periode? Overweegt u enig nieuw initiatief om alsnog af te wenden dat NMBS Logistics de service zou stopzetten, wat

trouwens vooral Vlaanderen zou treffen, gelet op onze industriële ontwikkeling, zeehavens en verzadigd wegennet?

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: De kwetsbaarheid van gespreid en gecombineerd vervoer is voor mij altijd al een bron van bezorgdheid geweest. In het kader van Flanders Port Area is het een van de agendapunten die altijd terugkomt. In de loop van het voorbije jaar zijn er enkele formele en informele contacten geweest tussen de federaal bevoegde collega's en mezelf, en ook tussen de kabinetten onderling.

Jullie weten dat die problematiek op bladzijde 84 en volgende in de Vlaamse spoorstrategie wordt beschreven. Er wordt aangegeven dat de Vlaamse havens, de havenbedrijven en de Vlaamse overheid samen bekijken hoe ze elk op hun manier kunnen bijdragen aan de kostenefficiëntie, maar ook aan het flexibeler en betrouwbaarder organiseren van het verspreid goederenvervoer per spoor.

Er wordt gemeld dat een tijdelijke subsidiëring van dat verspreid vervoer voor alle operatoren in de eerste jaren van omschakeling naar een efficiëntere organisatie ook ondersteunend kan werken, en ook potentiële operatoren kan motiveren om de stap te zetten. Vandaar dat ik in mijn contacten met de federale minister van Mobiliteit meer dan eens heb aangedrongen op de duurzame verlenging van de federale subsidies voor het gecombineerd en verspreid vervoer.

Die overgangperiode is noodzakelijk als je een nieuwe marktorganisatie wilt uittekenen die binnen een aanvaardbare termijn kostendekkend zou werken. Ik verwijs naar mijn brieven van 25 februari, 3 mei en 16 juli 2013, gericht aan Melchior Wathelet. Ze zijn nog niet in de krant verschenen.

Ik was vanmorgen verrast toen ik een bepaalde krant opensloeg, want daar stond plots een brief in van mij. Ik schrijf dus nog brieven aan ministers, u kunt ze gerust allemaal bekijken. Er is zelfs een brief van 3 mei 2013, gericht aan minister Labille, bevoegd voor de overheidsbedrijven. Er zijn ook gesprekken geweest op 7 maart en 18 juli 2013.

Al die gesprekken – formeel of informeel – zijn er geweest, maar er is geen overleg geweest, collega's, met ons toen eind juni 2013 de verlenging van de subsidiëring niet is opgenomen in de begroting voor het tweede semester. Als je geen budgetten uittrekt, kun je natuurlijk geen subsidies verlengen. Wij zijn, net zoals de havens, de havenbedrijven en de voornaamste betrokken sectoren, wel blijven aandringen om die subsidiëring alsnog te verlengen.

Op 16 juli 2013 hebben de minister-president en ikzelf in een gezamenlijke brief, die vandaag wel in de krant stond, staatssecretaris Wathelet en ook minister Labille verzocht om er bij NMBS-Logistics op aan te dringen dat in het onderhandelingsproces met de potentiële strategische partner die men wil aantrekken, specifiek aandacht wordt besteed aan de continuïteit van het verspreid en gecombineerd vervoer en ook aan – want dat is wel een belangrijk punt – het vrijwaren van de concurrentie en de niet-discriminerende toegang tot de vormingsstations en de rangeeractiviteiten. In die brief hebben wij er ook op aangedrongen om de federale subsidies opnieuw te verlengen, maar blijkbaar is men het daarover om een of andere reden niet eens geraakt en is dat dus niet gebeurd.

Mijnheer de Kort, wat de opportuniteitsbeoordeling betreft, ben ik het met u eens. Ik ben bereid om erover te discussiëren. Dat je naar een afbouw van de subsidies moet en dat het kostendekkend moet worden, vind ik ook een beetje logisch, maar het is vrij abrupt. Als je nog niet weet hoe je de organisatie gaat vernieuwen en je laat dan plots de subsidies volledig vallen, valt men in een zwart gat. Daarom hebben wij dus echt wel gevraagd om tijdelijk die subsidiëring voort te zetten, met het oog op een geleidelijke afbouw, zodat alle betrokkenen zich kunnen aanpassen en tot een kostenefficiëntere organisatie van het vervoer kunnen komen.

Collega's, u weet wellicht dat Vlaanderen volgens de huidige regelgeving niet bevoegd is voor het spoorvervoer. Wij kunnen wel onze strategische plannen maken, maar wij kunnen zelf geen beleidsmatige actie ondernemen. In de voorstellen voor het competitiviteitspact, waarover nu druk wordt gesproken, vraagt de Vlaamse Regering dat de recent weggevalLEN subsidiereregelingen voor het gecombineerd en het verspreid vervoer toch minstens tijdelijk zouden worden voortgezet.

Een identieke subsidiëring kunnen wij niet vanuit Vlaanderen geven, omdat wij niet bevoegd zijn voor het spoorvervoer. We kunnen wel onrechtstreeks bijdragen tot een rationalisering van het verspreid en gecombineerd spoorvervoer door gerichte investeringen, die kunnen bijdragen tot een verlaging van de exploitatiekosten. Als wij zulke investeringen als Vlaamse prioritaire spoorprojecten laten opnemen in het meerjareninvesteringsplan is dat goed. Een voorbeeldossier van iets dat wij hebben gevraagd om uit te voeren, is het beseinen van regelmatig gebruikte spoorbundels op Antwerpen Rechteroever. Door die beseiningsmaatregelen krijg je een grotere efficiëntie en druk je meteen ook de kosten.

Ik heb, collega's, niet gewacht op de beslissing van de federale overheid tot stopzetting van de subsidies om initiatieven te nemen. Ik heb al naar de brieven verwezen. Op 15 januari 2013 heb ik mijn administratie de opdracht gegeven om een Taskforce Verspreid Vervoer op te richten, waarin naast mijn administratie, de vier Vlaamse havens, Alfaport en essenscia vertegenwoordigd zijn. De taskforce heeft als opdracht om de Vlaamse initiatieven voor het verspreid en het gecombineerd vervoer te coördineren en onderling af te stemmen, maar ook om zelf na te gaan welke initiatieven Vlaanderen op korte en op middellange termijn zou kunnen nemen om het eventuele stopzetten door B-Logistics van het verspreid vervoer te ondervangen.

Belangrijk is dat de kosten verlaagd worden door een kostenefficiëntere, maar kwalitatief betere dienstverlening aan de klanten. Dat is natuurlijk een taak van de spoorwegondernemingen en de betrokken bedrijven, waarbij de havenbedrijven een ondersteunende rol kunnen spelen. In de haven van Zeebrugge werken al verschillende terminaluitbaters en spooroperatoren samen, die worden ondersteund door het havenbestuur, om meer rechtstreeks treinen naar het achterland en naar het buitenland te laten rijden.

Voor Antwerpen vormt de oprichting van de nv Railport Antwerpen, met het Gemeentelijk Havenbedrijf, Alfaport en essenscia als aandeelhouders, een eerste stap in die richting, om het zelf te doen. Maar er moet nog een concrete oplossingsgerichte invulling worden gegeven aan deze havenoperator. In eerste instantie denkt men eraan om deze nv te laten functioneren als een platform, om de industriële en havenbelangen te groeperen op het vlak van het spoorgebeuren in en rond Antwerpen. Dat wil men doen door het bevorderen van het overleg en de samenwerking tussen gebruikers en aanbieders van spoorwegdiensten, infrastructuurbeheerders en overheden. De afloop van de onderhandelingen van NMBS-Logistics met de mogelijke toekomstige strategische partner, en dan vooral de wijze waarop zij de organisatie van het goederenvervoer binnen de havens en een mogelijke samenwerking met de havens zien, zal medebepalend zijn voor de verdere operationele invulling die aan de havenoperator kan worden gegeven.

In de herstructurering van de NMBS-Groep is immers gepland dat het beheer van het rangeerstation Antwerpen-Noord bij de operator NMBS blijft. NMBS-Logistics is daar een dochteronderneming van. Ik spreek me er niet over uit of dat een goede of een slechte keuze was, maar het is een keuze waar wij verder mee moeten omgaan.

Collega's, nee, ik ben dus absoluut niet gelukkig met die stopzetting, om kort nog eens mijn mening te geven. Ja, ik vind wel dat je op termijn moet kunnen evolueren naar een systeem dat kostendekkend is, maar ik vind evenzeer dat het goed zou zijn om daarvoor misschien tijdelijk een oplossing te vinden en geleidelijk die subsidies af te bouwen, met het oog op een aantal rationaliseringsinitiatieven, waarvoor wij trouwens ook vragende partij zijn.

De heer Dirk de Kort: Minister, ik meen dat u de juiste en passende strategie toepast door te voorzien in een overgangssituatie en te bekijken hoe het mogelijk is om verder subsidies toe te wijzen en uit te keren. Het is terecht dat u bij de federale overheid aanklaart dat ze ter zake de passende maatregelen mee zouden nemen. Ik meen dat het inderdaad goed is, zowel op middellange als op lange termijn, om te bekijken welke investeringen kunnen gebeuren voor de infrastructuur om zo de kosten van het verspreid spoorvervoer, intermodaal, te beperken.

Ik ben heel tevreden dat er een goede samenwerking is, dat er een taskforce is en dat er met de diverse havens en de belangrijke betrokken spelers wordt samengezeten. Ik hoop dat het in Antwerpen effectief en op een gunstige manier tot een akkoord over die oprichting van die nv Railport mag komen.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Voorzitter, minister, ik dank u voor uw antwoord en ik zal heel kort zijn. Ik denk dat we in dit dossier hetzelfde standpunt innemen en ik hoop dat u alsnog bij de federale collega's tot een oplossing kunt komen.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over Vlaamse prioritaire spoorwegprojecten in het definitieve meerjareninvesteringsplan van de NMBS-Groep 2013-2025 - 2298 (2012-2013)

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, minister, collega's, uiteraard heeft hierover al een en ander in de pers gestaan. Met mijn vraag trap ik dus een open deur in. Maar ook deze middag kwam er al onmiddellijk een reactie van uw federale collega Labille, die zei: "Ja, ik ben bereid om nog eens te luisteren." Mij lijkt het iemand die zegt – en ik citeer hem misschien letterlijk – "zeg ne keer", maar er uiteindelijk niets mee doet. Uit het dossier blijkt immers dat er al maanden wordt onderhandeld achter de schermen, dat er al maanden gesprekken worden georganiseerd, maar dat u hier vandaag nog steeds met lege handen staat.

U hebt op dit moment eigenlijk nog niets binnengehaald. Ik heb zelfs de indruk dat u en minister-president Peeters zich hebben laten rollen door de federale overheid. We hebben met dit parlement heel veel werk geïnvesteerd in een Vlaamse spoorstrategie. We hebben de drie CEO's eigenlijk laten opdraven in een slecht theaterstuk, want het heeft geen resultaat opgeleverd. We hebben ook de terechte resolutie die door dit parlement is aangenomen en waarvan het nu net de bedoeling was om te kunnen wegen op het meerjareninvesteringsplan van de NMBS.

Ik heb de indruk dat u niet enkel bij minister Labille veel op de koffie moet. In uw plaats zou ik ook eens op de koffie gaan bij uw vrienden Koen en Pieter. Ik heb immers de indruk dat Kris en Hilde door hen wat in de steek werden gelaten op het moment dat het strategische dossier door de Federale Regering werd besproken.

Ik ben eigenlijk heel boos, minister, dat we hier met lege handen staan en dat u er blijkbaar niet in geslaagd bent om te wegen op dat dossier, terwijl het voor Vlaanderen – ik hoef u daar niet van te overtuigen – van cruciaal belang is. Als we echt de omslag willen maken naar een duurzame mobiliteit, dan speelt het spoor een essentiële rol. Ik weet dat u daar mee achter staat, maar ik vind het bijzonder erg als ik dan bekijk wat we binnengehaald hebben en als ik zie dat al dat vergaderen en palaveren ertoe heeft geleid dat er van de 51 spoorprioriteiten van de Vlaamse spoorstrategie geen enkele in het meerjareninvesteringsplan zit. De eerste tekenen van de Vlaamse prioriteiten in het plan zijn ten vroegste voor 2018: dat is al helemaal om te lachen.

Ik zal mijn vragen natuurlijk voor een stuk aanpassen, want een deel ervan is al naar buiten gekomen. Mijn eerste vraag houd ik toch gedeeltelijk aan. U hebt het op een gegeven moment in de commissie gehad over de prioriteiten die al in het eerste plan stonden, dat voor 2001-2012. Ik heb het nog eens nagekeken in de commissieverslagen, u had het over “de prioriteiten van de prioriteiten”. We stellen vandaag vast dat ze nog meer naar achteren worden geschoven. Het Gewestelijk Expresnet (GEN) is daar een mooi voorbeeld van, want de NMBS schuift nu 2025 naar voren voor de volledige realisatie. Als ik zie dat we met heel de commissie hebben geprobeerd om de drie CEO’s ervan te overtuigen om zich aan de oorspronkelijke timing te houden, dan vind ik dat beneden alle peil. U bent er blijkbaar ook niet in geslaagd om daarop te wegen.

Bovendien – dat is mijn tweede vraag, maar die is voor een stuk achterhaald –, hebben we heel veel gepraat over de Vlaamse spoorstrategie, en toen werd regelmatig opgemerkt, dat irriteerde u, dat het een mooie boodschappenlijst van 51 projecten was, maar dat niet duidelijk was met welke projecten u zou proberen om aan de overkant van de straat te wegen op het dossier. U hebt de discussie constant vermeden door te zeggen dat u niet wilde onderhandelen met de fanfare voorop, maar dat u een brede lijst zou presenteren en dan focussen. Heeft die strategie gewerkt? Volgens mij absoluut niet, want na zoveel maanden onderhandelen, staat er in dat meerjareninvesteringsplan, zeker voor de eerste jaren, gewoonweg niets. Iedereen die het dossier opvolgt, weet dat het heel belangrijk is om strategische dossiers in de eerste jaren van het meerjareninvesteringsplan te krijgen, want op het moment dat ze verder achteruit worden geschoven, dreigen ze te verdwijnen of geschrapt te worden op het moment dat er budgettaire herzieningen zijn, dat hebt u mee onderschreven.

Volgens mij, en zo kom ik bij het derde punt in mijn vraag, hebt u nog maar heel weinig onderhandelingsmarge, want er is al heel veel vastgelegd. Het enige waar we nog over kunnen onderhandelen, is over wat u zelf op tafel gaat leggen in de cofinanciering. En op basis daarvan kunt u op een of andere manier proberen een invloed te krijgen op de prioriteiten en in te grijpen in de timing. Dat is wat mij betreft zeer beperkt.

Mijn vraag is dan ook in hoeveel budget cofinanciering de Vlaamse Regering zal voorzien, zeker op het moment dat daar voorwaarden worden opgelegd. Iedereen die het dossier volgt, heeft gezien dat er een 60/40-regeling is. Ik kan me voorstellen dat men daar ook op federaal vlak diezelfde evenwichten in stand zal houden en dat het budget dat vanuit de Vlaamse Regering in dit dossier kan worden geïnvesteerd, beperkt is. Kunt u daar meer toelichting over geven? Wat is het perspectief daar? Volgens mij is het kalf al lang verdrongen en gaan we enkel nog een beetje morrelen in de marge met een aantal prioriteiten.

Minister, u hebt met deze regering zeer hoog ingezet op die Vlaamse spoorstrategie. En daarin zijn we bondgenoten. U hebt daar 100 procent gelijk. Maar u hebt ook zeer duidelijk gesteld dat voor u die Vlaamse spoorstrategie “het toetsingskader zal vormen bij de bespreking van de voorstellen van dat meerjareninvesteringsplan”. Welnu, ik heb de oefening gemaakt. Ik heb die Vlaamse spoorstrategie naast het meerjareninvesteringsplan gelegd. De facto vind ik daarvan zeer weinig terug. Nogmaals, ik heb de indruk dat men absoluut niet bereid is om te luisteren. Men doet alsof men wil luisteren, maar eigenlijk legt men het gewoon naast zich neer.

Er is ook heel zwaar gediscussieerd over het inbouwen van een herziening in dat meerjareninvesteringsplan. Is dat intussen in orde? Zit dat eigenlijk in het definitieve meerjareninvesteringsplan? Momenteel zitten we in een budgettair zeer specifieke context, waarbij de federale overheid heel wat aan het besparen is. Wanneer we de eerste tekenen mogen zien, of mogen geloven dat er toch wat perspectief komt, dan kunnen we bij een mogelijke herziening meer budget aanzuigen richting het spoor en richting het openbaar vervoer.

Tot slot heb ik nog een vraag over de samenwerkingsovereenkomst. Cruciaal is dat daar dit najaar de onderhandelingen over beginnen. Hoe kijkt u daartegen aan? Wat wilt u daar

absoluut in hebben zitten? Als u dit dan aftoetst ten opzichte van waar we vandaag staan, waarbij u in mijn ogen in dit dossier niets hebt binnengehaald, hoe zult u zich dan opstellen in de onderhandelingen met de federale overheid? Ik hoor minister Labille graag zeggen dat hij altijd bereid is te luisteren, maar ik denk dat de tijd van de gezellige koffieklets echt wel voorbij is en dat er nu echt wel resultaten moeten worden geboekt. Het spijt me om het te zeggen, maar op dit moment vind ik dat u en uw collega zich eigenlijk hebben laten rollen in die onderhandelingen. Op dit moment hebben we niets binnengehaald.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Ik sluit me aan bij de vragen en bij de verontwaardiging van de heer Rzoska. Minister, ik begrijp dat u en de minister-president zeer misnoegd en verontwaardigd zijn over de houding en de plannen van de NMBS. Wij lezen ook in de pers over de brief die u met de minister-president zou hebben gestuurd aan de NMBS. Een bepaalde krant kon die brief al inkijken. Kunt u die brief ook bezorgen aan de commissie?

Minister Hilde Crevits: Ik zal ze allemaal bezorgen, ook de vorige brieven.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Dat lijkt me belangrijk voor het verdere debat. Ik ben benieuwd naar uw antwoord op de vragen van de heer Rzoska.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, ik ken u als een redelijk man. Misschien heeft het te maken met de verkiezingskoorts dat u hier zo opgenaaid zit. Ik zal proberen u in alle rust een stand van zaken te geven over het dossier.

Ik heb de moeite gedaan om onze eigen spoorstrategie hier voor te stellen in dit parlement. Daarna zijn de CEO's van de spoorwegbedrijven hier geweest en hebben zij wat de Federale Regering uiteindelijk heeft goedgekeurd, aan de commissie uiteengezet, met de bijhorende timing. Daarop hebben wij een vergelijkende tabel gemaakt van de zaken die voor ons onaanvaardbaar zijn.

Op een bepaald moment kwam er een brief van minister Labille, waarin hij verwees naar de 51 projecten en vroeg om een focus te leggen. De brief die vandaag in de krant staat, legt die focus. Daarin staan de prioriteiten waarvan wij willen dat ze worden uitgevoerd. Twee dagen later heeft de Federale Regering beslist om het ontwerpplan goed te keuren. Onze brief hangt daaraan. Ik weet niet of de Waalse Regering ook een brief heeft gestuurd, maar ik denk van niet. Ik denk dat ze het niets eens zijn geraakt over de prioriteiten. Wij hebben onze inspanning geleverd en de focus gelegd. Onze brief hangt eraan en is niet geliquideerd. Hij zit mee in het dossier dat door de regering is goedgekeurd. Au fond is die brief publiek.

Ben ik nu gelukkig? Neen. In de interviews van de afgelopen weken heb ik mijn ongenoegen al sterk laten blijken. Uit de nieuwe cijfers over het verplaatsingsgedrag van Vlamingen blijkt dat er bijvoorbeeld in West-Vlaanderen het minst wordt gependeld. Eigenlijk zou dat de beste provincie moeten zijn. Een van de problemen daar is echter de capaciteit. Het derde en vierde spoor tussen Brugge en Gent, die cruciaal zijn om die capaciteit te vergroten, zijn uitgesteld naar 2017.

Ik ben absoluut niet gelukkig met deze gang van zaken. Ik stel ook vast dat er bijzonder weinig veranderd is aan de initiële plannen, met dien verstande dat onze brief er dus wel aan vasthangt.

De Vlaamse spoorstrategie vormt de basis van de onderhandelingen met de federale overheid. Er is de lijst van 51 infrastructuurprojecten maar ook een aantal andere principes die in die spoorstrategie opgenomen zijn. Die worden ook opgenomen in de onderhandelingen, zoals de 60/40-verdeelsleutel, waarmee ook wij niet echt tevreden waren. Er was immers zo weinig transparantie. Hoe werd die verdeelsleutel vastgelegd? Dat is ondertussen geregeld, dat

probleem is opgelost. Dat blijkt correct te zijn. Nog andere principes zijn de bespreking en de afstemming met een vraaggestuurd vervoerplan.

Mijnheer Rzoska, naast die investeringen interesseert het vervoerplan mij ook. Als ik de bussen en trams van De Lijn goed wil laten aansluiten op onze sporen, dan moet ik wel het vervoerplan kennen natuurlijk. Als je daar niet op tijd een zicht op krijgt, dan ben je 'gesjareld' om het zo te zeggen. Dat is een pijnpunt dat we al vier jaar aankaarten. We hebben hier ook al vragen gehad. Het is verbeterd. Ik vind niet dat het overleg wat dat betreft is verslechterd. De Lijn moet ook een beetje in eigen hart kijken, maar ik heb wel nood aan een zicht op de details van het vervoerplan om te kunnen zien of de investeringen en het vervoerplan compatibel zijn. Ook daar zijn er vandaag nog een aantal vraagtekens, maar de onderhandelingen zijn nog niet afgerond.

Er is nog een probleem. Iedereen heeft de mond vol van cofinanciering maar de juridische basis is niet correct. We hebben nog een wetgevend initiatief nodig om dat helemaal in orde te maken. Ik heb geen zin, ik herhaal het, geen zin om te cofinancieren vanuit Vlaanderen als ik niet 100 procent zeker ben dat projecten daardoor veel sneller gaan. De reden waarom men cofinanciert, is dat het rapper zou gaan. Als je een cofinanciering doet – we hebben ervaring met eentje in Zeebrugge – en het dossier gaat langs geen kanten sneller, waarom doe je het dan in godsnaam? We moeten daar duidelijkheid over krijgen.

Die principes zijn we tijdens het hele onderhandelingsproces blijven verdedigen. Ik heb op 21 februari aan jullie gemeld dat er in het meerjareninvesteringsplan in 2,7 miljard euro voorzien was voor uitbreidingswerken aan het spoorwegnet of voor stationsprojecten in Vlaanderen, en dat we, om alle Vlaamse prioritaire projecten te realiseren, minstens het dubbele van dat bedrag nodig zouden hebben.

Collega's, probleem nummer 1 is de budgettaire enveloppe die de federale overheid bereid is vrij te maken om te besteden aan spoortrajecten. Als we alles willen gerealiseerd krijgen, is er veel meer nodig. Die enveloppe is wat hij is. Daarom was erin voorzien dat tijdens het vervoltraject de lijst van prioritaire spoorinfrastructuurprojecten verder verfijnd moest worden op basis van de beschikbare maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Ik heb ook in deze commissie gezegd dat ik aan federaal collega Labille en aan de NMBS-Groep had gevraagd om die MKBA's samen met ons uit te werken zodat we de kosten en de baten kunnen bekijken. Ik kan vanuit Vlaanderen onmogelijk weten wat het potentieel is. De knowhow daarvan zit bij de spoorwegmaatschappijen. Ik zie hoe De Lijn dat doet. Dat moet ook bij de spoorwegen bestaan.

Van het vervoerplan en het voorziene GEN-aanbod zijn ons wel de grote principes uitgelegd maar, collega's, tot op vandaag moeten we gissen naar detailleringen en naar de precieze lijnen. We hebben van de NMBS en Infrabel wel ramingen ontvangen over de kosten en de mogelijke baten van onze prioritaire projecten. We hebben die lijst gebruikt om de prioriteitenlijst te verfijnen, maar het vervoerplan voor de komende jaren op zich hebben we nog altijd niet gezien.

Minister Labille heeft in een brief van 24 juni aan het Vlaamse Gewest het beschikbare budget voor de Vlaamse prioritaire projecten meegedeeld en heeft ons gevraagd een lijst te geven. Wij hebben gezegd dat we niet zomaar een lijst zullen geven. We hebben ons ongenoegen laten blijken over de gang van zaken en wat er al of niet goed loopt.

Op 16 juli heb ik samen met de minister-president in antwoord op de brief van minister Labille aangegeven dat we een aantal zaken betreuren. Ik som ze nog eens op voor jullie: het vervoerplan is niet uitgewerkt aan de gewesten meegedeeld; het GEN-aanbod, zo belangrijk en zo cruciaal voor ons land, is niet in detail met ons besproken; al de projecten die al lang gepland zijn, zijn niet voor 2018 uitgevoerd.

De brief die de minister-president en ikzelf hebben geschreven, is ook binnen de Vlaamse Regering besproken en door alle coalitiepartners goedgekeurd. Het gaat in de eerste plaats om

de aanleg van het derde en vierde spoor tussen Gent en Brugge dat momenteel een belangrijk knelpunt vormt voor zowel het reizigers- als het goederenvervoer, het derde spoor tussen Brugge en Dudzele en de aanleg van de vertakkingen Oude Landen en Krijgsbaan als aanzet voor de tweede havenontsluiting. Bovendien hebben wij onze waardering geuit voor het toepassen van de richtlijnen voor het meerjareninvesteringsplan en hebben we ook meegedeeld welke Vlaamse prioritaire spoorprojecten wij binnen de beschikbare enveloppe gerealiseerd willen zien.

Ik zal ze met jullie even overlopen. Het gaat hierbij om het beseinen van regelmatig gebruikte spoorbundels te Antwerpen Rechteroever, een tweede spoor op de spoorlijn 15 Hasselt-Mol tussen Zonhoven en Balen, de IJzeren Rijn, de optimalisatie van spoorlijn 59 Antwerpen-Gent met de aanleg van een derde spoor tussen Lokeren en Sint-Niklaas, de verlenging van de spoorlijn lijn 58 Gent-Eeklo tot Maldegem en het voorzien voor reizigersvervoer van de spoorlijn 204 Gent-Zelzate, spoorlijn 52, waar ook een MKBA op moest gebeuren, spoorlijn 18 Hasselt-Neerpelt en een gedeelte van de tweede spoorontsluiting van de haven van Antwerpen. Dat zijn dus de prioritaire projecten, maar die staan naast de projecten die al in het vorige plan zaten en waarvan wij vonden dat ze binnen de deadline moesten worden uitgevoerd.

Die brief is op tijd verstuurd. De Federale Regering heeft, zoals ik net zei, dat meerjareninvesteringsplan goedgekeurd, inclusief alle richtlijnen, en heeft onze brief daaraan gehecht. Wij hebben op die brief geen antwoord gekregen. Ik ben dus in blijde verwachting.

De gesprekken met de federale overheid lopen de volgende maanden nog verder. Zij gaan over de concrete inhoud en investeringskosten van de Vlaamse prioritaire spoorprojecten, hun mogelijke realisatietermijn binnen het meerjareninvesteringsplan in functie van de uit te voeren studies, maar ook de verdeling van de toegekende budgetten aan de gewesten over de jaren heen en de afstemming met het ons nog onbekende vervoerplan van de NMBS. Ik was een beetje verrast toen ik vanmiddag het Belgaberichtje las dat minister Labille erover wil spreken, want ik ben bij hem geweest na onze brief om een aantal zaken door te nemen en er is ondertussen ook een volgende afspraak vastgelegd. In dat ontwerp van meerjarenplan was er sprake van een totaalbedrag van 2,5 miljard euro, waarvan de toewijzing in overleg met de gewesten zou kunnen gebeuren. Dat bedrag is correct en is ook opgenomen in het definitieve meerjareninvesteringsplan.

Voor de Vlaamse prioritaire spoorprojecten is een bedrag van 987,8 miljoen euro aan federale middelen beschikbaar maar – en collega Rzoska, u hebt dat goed gezien – de federale overheid voorziet pas in die budgetten ten vroegste vanaf 2017. Die moeten dan nog jaar per jaar worden toegewezen aan de verschillende gewesten, en dat maakt het voorwerp uit van het lopende overleg. Binnen de enveloppe van 987,8 miljoen euro is er in 270 miljoen euro voorzien voor cofinancieringsprojecten met het Vlaamse Gewest. Wij kunnen er dus maximaal voor eenzelfde bedrag aan toevoegen en zelfs als we niets zouden toevoegen, blijft het bedrag van 270 miljoen euro gewoon beschikbaar. Wij hebben gezegd dat we in principe akkoord kunnen gaan met het principe van cofinanciering, maar vooraleer we dat gaan doen, willen we het definitief goedgekeurde meerjareninvesteringsplan zien om na te gaan hoe de Vlaamse prioritaire projecten worden opgenomen.

Het voorstel van bijzondere wet met betrekking tot de zesde staatshervorming biedt mogelijkheden tot het oplossen van het juridische knelpunt omtrent de wettelijke basis van cofinanciering. Prefinanciering wordt in principe niet beoogd. Artikel 23 van dit voorstel van wet voorziet in de aanvulling van artikel 6, paragraaf 1, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen, dat stelt dat onder de voorwaarde van het afsluiten van een samenwerkingsakkoord er een bijkomende financiering voor investeringen in de aanleg, aanpassing of modernisering van de spoorlijnen kan worden toegelaten voor zover deze verder gaan dan de investeringen die voorzien zijn in het meerjareninvesteringsplan dat effectief in een aantal financieringen voorziet. Collega Rzoska, dat is interessant natuurlijk.

Voor mij is het van belang om het definitief investeringsplan te kennen. Ik ga niet op voorhand zeggen dat Vlaanderen in project A wil cofinancieren, want dan wordt het zeker niet opgenomen. Ik wil eerst weten wat men wil investeren, en dan zijn er nog onze prioriteiten waarin we eventueel kunnen cofinancieren.

Het probleem is groter dan dat. Ik begrijp niet waarom bijvoorbeeld de uitbreiding van de sporen Brugge-Gent naar voren kan worden gebracht. Men zegt dat men prioriteit geeft aan het beveiligen van de sporen – en daar heb ik alle begrip voor – maar als de budgettaire enveloppe opgesoupeerd wordt voor de beveiliging van de sporen, blijft er niet zoveel meer over om de rest te doen. Als er nog over is, begrijp ik nog altijd niet waarom men die projecten niet meer naar voren kan schuiven en ze toch uitvoeren. Heeft het te maken met het feit dat er spoorwerken moeten gebeuren of niet? Het is mij nog niet helemaal duidelijk. Daarover volgt dus nog verder overleg.

Ik heb respect voor de prioriteit die wordt gegeven aan de investeringen in veiligheid en de instandhouding van het spoorwegnet, maar op het vlak van investeringen in de noodzakelijke capaciteitsuitbreiding is het meerjareninvesteringsplan onvoldoende, gezien de knelpunten die er nu al zijn op het spoorwegnet. Het is nog niet definitief, want er komt verder overleg. Mijnheer Rzoska, ik apprecieer uw betoog maar het is de vraag of u op de juiste schiet, want wij delen dezelfde bekommernis. Wij hebben er beiden belang bij om vanuit Vlaanderen alle inspanningen te doen om ervoor te zorgen dat er minstens een aantal projecten naar voren worden geschoven.

In het meerjareninvesteringsprogramma is de mogelijkheid van een periodieke herziening opgenomen. We hebben dat hier ook besproken omdat sommigen zo'n periodieke herziening gevaarlijk vonden. Een periodieke herziening kan ervoor zorgen dat bepaalde projecten vooruit worden geschoven maar ook dat andere in de vergeetput verdwijnen. Voor mij kan zo'n herzieningsmechanisme wel omdat je soepel kunt inspelen op de omstandigheden, maar uiteraard moet de continuïteit en de visie op lange termijn gegarandeerd blijven. Het meest positieve is dat de breuk die er vandaag is tussen twee opeenvolgende plannen, kan worden vermeden. Over de manier waarop het herzieningsmechanisme zal spelen en de rol van de gewesten is nog geen verdere informatie bekend.

Als we een samenwerkingsakkoord zouden sluiten, dan moet dat bindende bepalingen bevatten. Ik som ze op: de naleving en de correcte toepassing van de correcte 60/40-verdeelsleutel; het beschikbaar stellen van statistische gegevens noodzakelijk voor het voeren van ons mobiliteitsbeleid – ik vind dat we de indicatoren en het vervoerplan heel snel moeten krijgen; de lijst van voor Vlaanderen prioritaire infrastructuurprojecten met concrete planning en timing van realisatie; de periodieke en gedetailleerde rapportering over de voortgang van deze prioritaire projecten; voor de door Vlaanderen mee gefinancierde projecten willen we concrete afspraken over de inhoud, de timing van uitvoering, de opvolging, de mijlpalen; de inspraak van het Vlaamse Gewest bij periodieke herziening van het meerjareninvesteringsplan; de lijst van vervoerprojecten waarvoor de MKBA's worden gevraagd. We willen ook graag het onderzoek naar mogelijke huidige of toekomstige capaciteits- en stiptheidsproblemen voor treinrelaties op de enkelsporige lijnstukken opnemen en het beschikbaar stellen en bespreken van de resultaten van de studie over het heropenen van bepaalde stopplaatsen. U weet dat we met een onderzoek bezig zijn over welke stopplaatsen we wel en welke we niet gaan heropenen. Het is goed dat we daar in alle transparantie kunnen naar kijken.

Ten slotte gaat het over de wijze waarop het vervoeraanbod van De Lijn kan worden afgestemd op dat van de NMBS. De regering heeft dit principieel goedgekeurd. Het moet allemaal praktisch worden uitgewerkt. Er is nog bijzonder veel werk aan de winkel in de komende weken om dat verrijnd te krijgen, en ik zal alles in het werk stellen om dat te doen.

We moeten nog twee zaken doen: we moeten wat proberen te schuiven in de timings, en we moeten bekijken welke prioritaire projecten we mee financieren en op welke manier dat ervoor kan zorgen dat bepaalde zaken sneller worden gerealiseerd.

Of de federale enveloppe groter zal worden, betwijfel ik. Dat is een heel moeilijke zaak, gelet op de budgettaire context. Dan moeten we nagaan of we de correcte budgetten krijgen. Er is nog iets wat ik niet begrijp, maar dat zal misschien worden uitgeklaard als het budget bepaald is: projecten die al lang in de pijplijn zitten en waarmee men bijna kan starten met de uitvoering, moet je in een paar jaar tijd naar voren kunnen schuiven. Ik zal u daarvan op de hoogte houden. Ik zal de brieven die zijn verstuurd aan de commissiesecretaris, bezorgen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, technisch gezien zitten we voor veel zaken op dezelfde golflengte. U zei: “U verliest uw redelijkheid, en zo ken ik u niet.” Ja, als mijn geduld op is, verlies ik inderdaad mijn redelijkheid. Dit parlement heeft, terecht, al heel veel tijd geïnvesteerd om naar een duurzame spoorstrategie te kunnen gaan. Dat hebben we echt wel nodig in de omslag naar duurzame mobiliteit. Technisch gezien volg ik u dus op heel wat terreinen. Alleen blijf ik op mijn honger zitten inzake het resultaat. Dit is de politieke analyse die ik maak: het resultaat is mager.

Minister, u hoeft het niet met mij eens te zijn, maar op het moment dat u zelf mee deel uitmaakt van de Federale Regering, hebt u een ander instrument om de druk daar te verhogen. Als u samen met de minister-president, toch twee boegbeelden van CD&V, zo naar voren treedt, dan begrijp ik niet dat u geen of te weinig back-up krijgt van uw federale zwaargewichten.

Misschien moet u met mijnheer Labille een koffie gaan drinken, misschien vindt hij dat gezelliger dan de zakelijkheid, en misschien krijgt u dan meer gedaan. Maar u moet zeker een koffie drinken en een heel uitgebreid diner gaan eten met uw vrienden Koen en Pieter, want ook zij zullen mee op die boot moeten stappen. Daarin weiger ik mee te gaan. Als u mee in de Federale Regering zit, als u ministers hebt in de kern, dan hebt u een extra instrument om op tafel te kloppen. Ik zeg u: verander van strategie, speel het harder, betrek die twee ministers erbij, want anders vrees ik dat we op het einde van de rit met niets zullen overblijven.

Uiteraard moet je rekening houden met de budgettaire context, dat heb ik altijd gezegd. Dat veiligheid een prioriteit is, volg ik ook. U zegt dat u het meerjareninvesteringsplan afwacht. Wel, ik hoop dat er voor u beter nieuws in staat, maar het enige dat verschilt met het plan dat in deze commissie met de drie CEO's is besproken, zijn enkele punten en komma's en de vorm, en voor rest voorlopig niets. Ik vrees dat we opnieuw van een kale reis thuis zullen komen.

Minister, ik ben blij dat u hebt gezegd dat het maximumbudget dat de Vlaamse Regering via cofinanciering uittrekt – dit moet juridisch nog worden onderzocht –, 270 miljoen euro bedraagt. Dat is begrensd, maar als we vandaag het lijstje met de prioriteiten bekijken die u naar voren hebt geschoven en die wat mij betreft ook allemaal prioritair zijn, dan weten we dat we met die 270 miljoen euro in de marge krabbelen, zeker ten opzichte van de tweede ontsluiting van de Antwerpse haven, die 2,2 miljard euro kost. Ik wil het niet denigrerend zeggen, maar daar komt het wel op neer. We zullen zeer weinig instrumenten hebben om nog op die beslissing te wegen.

Minister, ik kan u volgen in uw techniciteit en gedrevenheid om dit dossier tot een goed einde te brengen, maar gebruik alstublieft ook de krachten die u hebt. U moet het geloofwaardiger maken en uw federale collega's dringend bij de les betrekken om de druk op de federale overheid te organiseren. Met een minister die constant zegt dat we gaan onderhandelen en die bereid is om te luisteren, vrees ik dat we er niet komen. U hebt dan wel niet met de fanfare voorop de jacht geopend in het bos, maar u zult op het einde toch zonder veel wild buitenkomen.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, toen we in deze commissie een vergadering hadden met een delegatie van de NMBS, dacht ik: wat een vooruitgang, wat een nieuwe stijl, op deze manier zullen we er misschien toch nog komen, er wordt naar ons geluisterd. Maar niets is minder waar. Ik heb uw antwoord gehoord, en straks zullen we uw brief aan de NMBS kunnen lezen. Ik hoop dat u ons verder op de hoogte zult houden van de briefwisseling die u ontvangt. Het is jammer dat we dat eerst via de pers moeten vernemen, maar goed.

Minister Hilde Crevits: Ik vind dat ook jammer. Het is een brief met uitleg over wat erin staat en hoe het wordt aangepakt. Dat is trouwens besproken op de ministerraad. Het is besproken in collegiaal overleg tussen alle coalitiepartners en het was de bedoeling dat jullie dat vandaag zouden krijgen. Alle brieven die ik verstuur, kan ik niet aan de parlementsleden sturen. Als u dat van mij vraagt ...

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, het ligt natuurlijk gevoelig in dit dossier. We zijn van u gewoon dat u een open communicatie voert. Daarom was het jammer dat het nu zo moest verlopen. Ik hoop dat we verder op de hoogte worden gehouden als er een reactie komt van de NMBS op die brief. Ik hoop in elk geval dat u druk blijft zetten op de plannen van de NMBS in het belang van het openbaar vervoer in Vlaanderen.

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Minister, u zegt nu dat u die brief bij hebt en dat u die zal bezorgen aan de commissie, maar hij dateert van de tweede week van juli. Ik ben een doorgewinterd gebruiker van DORIS, de databank van de Vlaamse Regering, waar heel wat stukken van de NMBS in zitten. Het duurt dan toch heel lang voor het parlement wordt geïnformeerd. Nu komen de brieven naar boven. Dus het heeft wel degelijk effect, want nu wordt het parlement geïnformeerd. In DORIS zit de brief van juli bijvoorbeeld niet.

Minister Hilde Crevits: Mijnheer Rzoska, ik heb er geen kennis van dat alle brieven die door mijn kabinet worden verstuurd, in DORIS zouden zitten. Brieven die door de regering worden besproken, vormen geen agendapunt. Die worden besproken door de regeringsleden, maar komen sowieso niet in DORIS.

Ik zal het omdraaien. Als je het dossier van de Federale Regering bekijkt, zie je dat de brief als bijlage aan het goedgekeurde plan hangt. Hij is de facto publiek sinds juli, aangezien hij eraan is gehecht. Daar heb ik ook geen enkel probleem mee.

Mevrouw Van den Eynde, u zegt dat het spijtig is dat hij vandaag in de krant staat. Ik heb daar echt niets mee te maken. Hij mag in de krant staan, daar heb ik geen probleem mee, maar het was niet met voorbedachten rade.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Daarmee is de boodschap misschien nog maar eens duidelijk gesteld.

De heer Johan Sauwens: Ik vind het goed dat de regering, bij monde van de minister en de minister-president, op tafel slaat en hard op tafel slaat. Het komt hier regelmatig aan bod. De spoorwegen blijven zich gedragen als een staat binnen de staat, ook niet altijd gemakkelijk voor de Federale Regering, want het is een verzelfstandigd overheidsagentschap. Men werkt met een budget, meerjarenbegrotingen en een beheersovereenkomst.

Wij zitten aan de vraagzijde. We worden geconfronteerd met de goederenstromen, de grote en groeiende vragen voor personenverkeer. Het is heel belangrijk dat het goed geolied werkt. Federalisme of confederalisme: laat ons niet over de termen discussiëren. Het is van essentieel belang dat de verschillende beleidsniveaus op dat punt samenwerken. Het was bijvoorbeeld een tijd heel moeilijk om de wegenwerken te laten samenlopen met de rioleringswerken, omdat men daar met andere diensten zat. Die matrix moet kunnen functioneren.

De vaststelling vandaag is dat men anno 2013 brieven moet schrijven om die zaken vooruit te helpen. Indien het niet beter gaat, zal bij onze mensen in de toekomstige Senaat, voorzitter, die over de toekomst van het land mogen nadenken, zonder over een zevende staatsvorming te spreken, toch de regionalisering van de spoorwegen op tafel komen. Het kan toch niet, op het ogenblik dat de gewesten verantwoordelijk zijn voor ruimtelijke ordening, planning en mobiliteit, stads- en streekvervoer, het hele milieu- en vergunningenbeleid, dat zij geen enkele greep krijgen op de ruggengraat van het mobiliteitsbeleid, zelfs met de centen die uiteindelijk ter beschikking worden gesteld. Dat kan dus niet.

De infrastructuur, om te beginnen, moet duidelijk in één hand worden gelegd. De huidige situatie is volgens mij absoluut onhoudbaar.

Minister Hilde Crevits: Ik ben het met heel wat van de opmerkingen eens. Wij werken naarstig verder. We proberen binnen te halen wat we kunnen. Ik heb er begrip voor dat de budgettaire enveloppe beperkt is. Mij gaat u daarover niet veel horen zeggen.

Maar ik vraag wel, en een zitje in een of andere raad van bestuur zal dat echt niet oplossen, dat we op een volwassen manier met elkaar communiceren, dat we vervoerplannen op tijd uitwisselen, dat we goed kijken op welke manier. Soms opperen mensen, als ik een tramverbinding wil realiseren, dat we dat ook via het spoor kunnen oplossen. We moeten daarover een volwassen debat kunnen voeren. Dat hoeft niet op ministerniveau te zijn, laat het dan ambtelijk gebeuren.

We zien dat het langzaam betert, maar er is echt nog veel werk aan de winkel om ervoor te zorgen dat de maatschappijen goed met elkaar omgaan. Dat belet niet dat we nu moeten proberen om de accenten die nog kunnen worden gewijzigd, gunstig te wijzigen.

De voorzitter: We zullen het dossier vanuit de commissie zeker opvolgen. Zoals de heer Sauwens stelt: als de federale overheid niet op een passende manier handelt, creëert men zelf de vraag naar de regionalisering van de infrastructuur van het spoor.

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 evaluatie van het Meldpunt Fietspaden in het licht van wegenwerken
- 2207 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Björn Rzoska tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het Meldpunt Fietspaden
- 2240 (2012-2013)

Vraag om uitleg van mevrouw Tine Eerlingen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over het fietsbeleid
- 2313 (2012-2013)

Vraag om uitleg van de heer Marino Keulen tot mevrouw Hilde Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, over fietsongevallen en het gebruik van de fiets
- 23 (2013-2014)

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: Minister, iedereen weet dat via het meldpunt www.meldpuntfietspaden.be de knelpunten voor fietsers kunnen worden gesignaleerd aan de bevoegde wegbeheerder in Vlaanderen. Het meldpunt wordt beheerd door de Vlaamse fietsmanager en is vooral bedoeld om een abnormale toestand te melden die een echt gevaar

inhoudt voor de fietsers en die een dringend optreden van de wegbeheerder vereist. Het meldpunt kreeg bijvoorbeeld vorig jaar 2207 meldingen binnen van abnormale toestanden die een reëel gevaar inhielden voor de fietsers en een dringend optreden vergden.

Reeds bij het begin van het nieuwe schooljaar raakten helaas enkele jonge fietsende kinderen betrokken in een ongeval. De Fietsersbond klaagde naar aanleiding van die feiten aan dat het Meldpunt Fietspaden van de Vlaamse overheid te traag reageert op problemen bij wegenwerken. Wegwerkzaamheden creëren vaak gevaarlijke situaties en verdienen dan ook bijzondere aandacht, zeker met betrekking tot fietsveiligheid. De Fietsersbond geeft aan dat meldingen van defecten aan fietspaden adequaat worden aangepakt, maar dat net met meldingen over wegenwerken te traag, ondermaats en te weinig fundamenteel rekening gehouden wordt.

Minister, hoe evalueert u de kritiek van de Fietsersbond? Klopt het dat, in tegenstelling tot bij meldingen met betrekking tot defecten aan fietspaden, er traag en/of ondermaats, te weinig fundamenteel rekening gehouden wordt met meldingen over gevaren voor fietsers bij specifieke wegwerkzaamheden? De Fietsersbond vraagt de Vlaamse overheid om streng toe te kijken op de fietsomleidingen bij wegenwerken. Gebeurt dit naar uw aanvoelen momenteel al maximaal of ziet u nog ruimte om in de nabije toekomst een tandje bij te steken en hoe dan wel?

De voorzitter: De heer Rzoska heeft het woord.

De heer Björn Rzoska: Voorzitter, minister, mijn vraag sluit voor een stuk aan bij wat de heer Reekmans naar voren heeft gebracht en waar ook nog een aantal andere mensen vragen over stellen, maar ik heb de focus gelegd op het Meldpunt Fietspaden. Ik heb me gebaseerd op de signalen die de Fietsersbond heel duidelijk heeft gegeven in de nasleep van het tragische ongeval. De Fietsersbond concludeerde dat een defect aan de fietsinfrastructuur op een redelijke termijn wordt aangepakt, maar dat meldingen over onveilige situaties daarentegen heel wat moeilijker bleken te liggen. Ik zal het niet over een dovemansgesprek hebben, maar er werd in elk geval heel weinig actie ondernomen aan de andere kant van de lijn.

Werden ooit de werking en de klantentevredenheid van het Meldpunt Fietspaden geëvalueerd? Is dat grondig gebeurd? Zo ja, wanneer? En werden er ook conclusies uit getrokken? Zo ja, wat is er met die conclusies gebeurd?

Op welke manier hebt u als minister bijgestuurd om de knelpunten binnen het Meldpunt Fietspaden aan te pakken? Indien er nog geen grondige evaluatie is gebeurd, waarom niet? We weten immers dat het Meldpunt Fietspaden in oktober 2007 werd opgestart. Het was voor mij trouwens nieuw dat wij beschikken over een Fietsmanager. Ik heb heel diep moeten zoeken naar het takenprofiel van die Fietsmanager. Het was een nieuwe ontdekking voor mij.

De Fietsersbond vraagt al een hele tijd om een beleid uit te zetten inzake fietsomleidingen. Ik ben zelf een regelmatige gebruiker van de fiets, en het is inderdaad bij wegenwerken vaak heel moeilijk om de weg nog te vinden op een veilige manier. De Fietsersbond heeft daar een voorstel van kwaliteitskader voor klaar. In hoeverre gaat u daarop inspelen? Hoe worden belangenorganisaties zoals de Fietsersbond – maar er zijn ook andere – daarbij betrokken?

Voor mijn laatste vraag vond ik mijn inspiratie in een schriftelijke vraag van collega Vereeck. Er werd ooit aangekondigd dat er een mobiele applicatie zou worden ontwikkeld. Hoever staat het daarmee? Wat is de timing ervan?

De voorzitter: Mevrouw Eerlingen heeft het woord.

Mevrouw Tine Eerlingen: Voorzitter, minister, collega's, mijn vraag werd ingegeven door een aantal ongevallen aan het begin van dit schooljaar. Er waren een aantal commentaren op het gehele fietsbeleid. Ik zal me dan ook niet beperken tot het Meldpunt Fietspaden. Ik wil graag het hele fietsbeleid bespreken.

Minister, terecht wees u erop dat deze regering als geen ander heel veel middelen inzet voor een aangepaste fietsinfrastructuur. U hebt gisteren het tweede integrale fietsinvesteringsprogramma voorgesteld waarin 516 projecten en fietspaden worden aangepakt. Er zullen nog altijd punten zijn die nu niet aangepakt worden, maar Rome is ook niet op één dag gebouwd. Bovendien is de achterstand en de moeilijke ruimtelijke ordening niet de verantwoordelijkheid van één regering. Het is iets dat al heel lang een pijnpunt was.

Er wordt misschien ook iets te veel gefocust op de infrastructuur. Het gaat eveneens om mentaliteit, handhaving en dergelijke meer. Ook daar is gigantisch veel werk te verzetten. Als we vaststellen dat de Vlaming voor de kleine verplaatsingen bijna automatisch teruggrijpt naar de auto, zitten we toch wel met een groot probleem.

Het feit dat er al heel veel gebeurt op het vlak van fietsbeleid, belet ons niet om zelfkritisch te zijn. We moeten proberen om bij te sturen waar mogelijk. Wat betreft fietsinfrastructuur worden overheden – en we mogen daarbij zeker de lokale overheden niet vergeten – geconfronteerd met budgettaire, procedurele, ruimtelijke en praktische aspecten die niet evident zijn. Misschien moeten we hier alvast maximaal op inzetten om de procedures en randomstandigheden zo gemakkelijk mogelijk te maken.

Minister, hoe evalueert u het voorstel van de Fietsersbond om de snelheid aan te passen aan de aanwezige infrastructuur? Hoe verloopt de samenwerking met de gemeenten in verband met het aanleggen van infrastructuur op lokale wegen? Merkt u een verbetering op naar aanleiding van de ingevoerde wijzigingen in het Mobiliteitsdecreet? Leidt het vervangen van een provinciale auditcommissie door een regionale mobiliteitscommissie tot de beoogde tijdswinsten? Zijn er het afgelopen jaar andere initiatieven genomen om de procedurele kant van de aanleg van fietsinfrastructuur vlotter te laten verlopen? Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan de onteigeningsprocedure. Hoe evalueert u het gevoerde fietsbeleid zelf en welke knelpunten zou u graag verder opgelost zien? Hoe denkt u de gemeenten meer te kunnen stimuleren om werk te maken van een degelijk fietsbeleid?

De voorzitter: De heer Keulen heeft het woord.

De heer Marino Keulen: Voorzitter, minister, collega's, het gaat voor mij ook om meer dan louter om het Meldpunt. Het gaat over het hele beleid voor de fietser. Ik zal mijn voorbereide vraag niet helemaal voorlezen. Ik beperk me tot de drie vragen.

Minister, jaarlijks investeert de Vlaamse overheid 100 miljoen euro in fietsinfrastructuur, maar op basis van welke criteria wordt dit beleid gevoerd en de keuze gemaakt waar en in welk type van oplossing te investeren, en waar niet? Zal dit beleid gehandhaafd worden nu de nieuwe cijfers en commentaren bekend zijn? Zal er gekozen worden voor meer snelheidsbeperkingen of zal er eerst ingezet worden op andere zaken? Ook daarover wordt altijd een hele boom opgezet, iedereen weet dat er een correlatie is tussen snelheid aan de ene kant en de zwaarte van verkeersongevallen aan de andere kant, zeker ook wat betreft de zwakke weggebruiker zoals de fietser.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Minister, we kennen u allemaal als een minister van infrastructuur. Zowel onze wegen als onze fietspaden zijn deze legislatuur grondig aangepakt en ook uitgebreid.

Naar aanleiding van een aantal fietsongevallen bij de start van het nieuwe schooljaar heeft de Fietsersbond een aantal opmerkingen geformuleerd. Het lijkt me niet onterecht daar eventjes bij stil te staan. De Fietsersbond lanceert '30/50/70 omdat moet!'. Wat is uw standpunt daarover? Hebt u daarover al overleg gehad met de Fietsersbond? Dat lijkt me toch een heel andere visie dan deze die u altijd hebt gehanteerd bij de aanleg van fietspaden.

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

De heer Steve D’Hulster: Er zijn inderdaad een aantal zware ongevallen gebeurd, die ieders aandacht hebben getrokken. Wie zelf regelmatig in een schoolomgeving komt rond het spitsuur, ziet daar dagelijks zaken die niet zouden mogen gebeuren. Dat ervaar ik toch als ik mijn kinderen zelf van school haal. We moeten daar extra op inzetten. Minister, ik was heel blij met uw intentie om het fietsexamen uit te breiden. Er moet meer worden geïnvesteerd om zowel de huidige als de toekomstige fietsers daarin mee te krijgen. Zult u dat opleggen? Zult u daarvoor extra promotie voeren met de minister van Onderwijs? Hoe denkt u dat fietsexamen breder ingang te doen vinden?

Sinds 2005 is de zone 30 ingevoerd in schoolomgevingen, die echter door slechts heel weinig mensen wordt toegepast. Bestaat er geen manier, bijvoorbeeld door middel van meer fietsstraten in de schoolomgeving, om de fietsvriendelijkheid op korte termijn te verhogen? Wat zijn uw intenties op het vlak van infrastructuur?

De heer Dirk de Kort: Minister, vanuit onze fractie worden geen bijkomende vragen gesteld. Ik wil echter van de gelegenheid gebruikmaken om aan te kondigen dat de meerderheid werkt aan een resolutie Fiets, die binnenkort zal worden ingediend.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: We hebben sinds enkele jaren een Meldpunt Fietspaden waar meldingen binnenkomen. Daarbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen gemeentewegen en gewestwegen. Het meldpunt moet nagaan waar die klacht zich precies voordoet, en of het gaat over een gemeenteweg of een gewestweg. Als het gaat over een gemeenteweg, wordt de klacht doorgestuurd naar de gemeente. Als het gaat over een gewestweg, dan proberen we de klacht zelf aan te pakken.

De administratie probeert de problemen op het terrein zo goed mogelijk aan te pakken. Daarbij wordt duidelijk prioriteit gegeven aan meldingen die veiligheidsproblemen aankaarten.

De ongevallen begin september hebben mij ook persoonlijk geraakt. In een week tijd waren er vier of vijf zware ongevallen. Ik ben wel voorzichtig met onmiddellijk te reageren inzake schuldige of oorzaak. Het is immers heel belangrijk dat het parket het onderzoek kan doen. Wij moeten vooral proberen het hoofd koel te houden en nagaan hoe zulke ongevallen kunnen ontstaan.

Op 10 juni 2013 stuurde de algemeen directeur van de Fietsersbond een eenmalige melding van een knelpunt waarbij bij bepaalde werkzaamheden onvoldoende rekening werd gehouden met fietsers. Hij wees erop dat er kiezels op het fietspad lagen en dat er een gebrekkige aanduiding voor fietsers en automobilisten was.

De afhandeling van meldingen loopt volgens een strikt geregelde procedure, volgens een ISO-kwaliteitsnorm. De melding van het probleem samen met het antwoord daarop van het Agentschap Wegen en Verkeer (AWV), vormen geen basis om de volledige verwerkingsprocedure van meldingen in vraag te stellen en te herzien. Ik heb wel gevraagd om eens te bekijken of die melding goed is behandeld.

Mijn diensten proberen zo goed mogelijk de procedures te optimaliseren en heel klantvriendelijke meldingssystemen ter beschikking te stellen van de burger.

Sinds 2013 is een nieuw opvolgingssysteem in gebruik genomen dat extra mogelijkheden biedt in de kwalitatieve en kwantitatieve monitoring en opvolging van meldingen. Op het terrein worden bij wegenwerken omleidingswegen georganiseerd voor alle modi die in de eerste plaats moeten zorgen voor een vlotte doorstroming zodat mogelijke vertragingen zo veel mogelijk beperkt kunnen worden.

Het uitstippelen van de omleidingen gebeurt doorgaans in overleg met de gemeente en met de politie. Verkeersveiligheid voor alle weggebruikers is daarbij prioritair. Wie een lokaal

mandaat heeft, weet dat wegomleidingen met de lokale autoriteit en met de politionele diensten worden bekeken en daarna zo goed mogelijk worden aangeduid.

Ik heb er geen probleem mee wanneer men zegt dat we een draaiboek moeten hebben voor fietsafwikkeling tijdens wegenwerken, maar eigenlijk bestaat dat draaiboek al. Er is vandaag al overleg met de lokale overheden en met de politie. Aannemers moeten natuurlijk de bewegwijzering op een goede manier plaatsen. Dat is natuurlijk iets anders. Je hebt de procedure, waar ik van overtuigd ben dat ze op vandaag wel goed loopt en waarbij er veel zorg wordt besteed aan voetgangers en fietsers. Je hebt dan in tweede orde de manier waarop alles op het terrein wordt uitgevoerd. Ik heb aan mijn diensten gevraagd om dat goed te bekijken en in het oog te houden, want het zou kunnen dat de uitvoering op het terrein niet altijd voldoet aan de verwachtingen die men had als men de route theoretisch ging uitstippelen. Dat wordt nu bekeken. Ik heb gevraagd om daar wat controle op uit te oefenen.

Mijnheer Rzoska, verschillende aspecten van het Meldpunt Fietspaden worden jaarlijks geëvalueerd via een online klantentevredenheidsonderzoek (KTO) bij de mensen die een melding plaatsten gedurende dat jaar. Dit wordt georganiseerd door het AWW en richt zich op allerhande meldingen. Voor de meest recente gegevens over het Meldpunt Fietspaden werden 320 melders bevestigd over meldingen die werden ontvangen gedurende de eerste helft van het jaar 2012. Wie een melding heeft gedaan, krijgt achteraf een bericht met de vraag of het goed is gebeurd en of men er tevreden over is of niet.

Per territoriale afdeling van AWW worden concrete tips ontvangen die AWW kunnen helpen met een vlottere afhandeling van de meldingen. Ik geef een voorbeeld. Een van de binnengekomen meldingen gaat over de gebruikte terminologie. Niet elke persoon kent bijvoorbeeld het begrip duiker of slikker. De woorden die AWW soms gebruikt, zijn zo technisch dat de mensen ze niet begrijpen. Men moet dus een beetje opletten welke woorden men gebruikt.

Voor het jaar 2012 werden er binnen het KTO geen specifieke opmerkingen ontvangen over een eventueel gebrekkige opvolging van wegenwerken in vergelijking met andere meldingen, zoals aangekaart door de Fietsersbond. Ik heb vandaag geen argument om te zeggen dat de verwerking van de meldingen slecht gebeurt. Ik heb wel oor, een zeer gevoelig oor, naar de opmerking van iemand die zegt dat bijvoorbeeld signalisatie die is geplaatst door een aannemer, niet veilig is. Dat kan ik begrijpen. We volgen dat op. Maar volgens mij is dat niet voldoende om te zeggen dat heel de procedure slecht is of dat de opvolging fout loopt. Ik kan dat daar vandaag niet uit besluiten. Het blijkt ook niet uit de bevestigingen die gebeuren.

De resultaten van de bevestigingen zijn samen met de rechtstreekse terugkoppeling door de melders verwerkt door alle territoriale klachtcoördinatoren van het AWW. De resultaten werden vervolgens mee opgenomen ter verbetering van de interne werking van elke afdeling. Opmerkingen die op de technische applicatie betrekking hebben, werden bezorgd aan de webmaster, die zijn systeem altijd weer updatet.

Een van de grootste aanpassingen betreft de ingebruikname van een volledig nieuw opvolgingssysteem dat extra mogelijkheden biedt in de kwalitatieve en kwantitatieve monitoring en opvolging van meldingen die worden ontvangen via het Meldpunt Wegen of het Meldpunt Fietspaden. Ook de onlineapplicaties zelf worden voortdurend bijgewerkt.

Omleidingsroutes worden georganiseerd voor alle verkeer, waarbij rekening gehouden wordt met de vademecums. Die omleidingen vallen niet uit de lucht. We hebben er regels voor hoe dat moet worden georganiseerd. Bij het inrichten van omleidingen moet rekening worden gehouden met de lengte, de veiligheid en de beschikbare ruimte. Er is dus de theorie, die volgens mij oké is, maar de uitrol op het terrein bekijken we de komende maanden van wat dichterbij om te zien of daar verbeteringen mogelijk zijn.

Het Meldpunt Wegen werd op 1 januari 2013 volledig vernieuwd, mijnheer Rzoska. Er zijn een aantal aanpassingen ingevoerd aan het systeem. Dat loopt eind dit jaar af. De innovaties

die werden aangebracht, en zeker ook de koppeling aan het centrale opvolgingssysteem zijn ook relevant voor het Meldpunt Fietspaden. Wij zijn ondertussen ook bezig met het bijwerken van het Meldpunt Fietspaden zodat we begin volgend jaar op basis van dat nieuwe meldpunt kunnen starten met de bouw van de mobiele versie van de website. Ik hoop dat we dat begin 2014 kunnen opstarten. Voor mij is het ook van belang dat al onze meldpunten aan elkaar zijn gekoppeld zodat als iemand een fietspadenmelding doet op het Meldpunt Wegen, dat vrij snel op de juiste plaats terechtkomt. Die koppeling gebeurt.

Dan komen we op een aantal algemene vragen onder meer van mevrouw Eerlingen.

Bij de inrichting van het wegennet streeft mijn administratie ernaar om zo veel mogelijk de correcte inrichtingsprincipes te gebruiken. Je hebt wegen waar autoverkeer en fietsverkeer toegelaten zijn. Daar proberen we zo veel mogelijk alle verkeersdeelnemers zich op een veilige manier te laten voortbewegen. Er is een Vademecum Fietsvoorzieningen.

Zo kom ik bij de vraag van mevrouw Van den Eynde over de 30/50/70. Bij 30 kilometer per uur is er in gemengd verkeer voorzien. Dat betekent dat je in zone 30 geen aparte fietsvoorzieningen nodig hebt omdat alle weggebruikers traag moeten rijden. Dan kan je het verkeer mengen. Tot 50 kilometer per uur moeten er bij nieuwe infrastructuur verhoogd aanliggende fietspaden zijn. Ze mogen dus nog aanliggend zijn, maar er moet een niveauverschilletje zijn waardoor je een fysieke scheiding ziet. Als de snelheid hoger is dan 50 kilometer per uur, moet je proberen om vrijliggende, van de rijweg gescheiden fietspaden aan te leggen.

Is dat vandaag zo op alle plaatsen in Vlaanderen? Neen, maar het zijn wel de regels die we hanteren bij het aanleggen van nieuwe fietspaden. De Fietsersbond wil die regel omgekeerd toepassen en de snelheidsregels opleggen die horen bij de huidige toestand van de fietspaden. Dat is natuurlijk bijzonder moeilijk. Stel dat je aan een school een zone 30 hebt op een gewestweg waar ook een vrij liggend fietspad is. In de redenering van de Fietsersbond zou je daar 70 kilometer per uur mogen rijden. Het is dus moeilijk te hanteren. We moeten gewoon investeren in nieuwe infrastructuur en consequent de 30/50/70-regel volgen. Mevrouw Van den Eynde, ik vind die regel dus goed, maar het is zeer moeilijk en bijna onmogelijk om de regel om te draaien en uit te gaan van de fietsinfrastructuur die er nu al is. Ook voor de weggebruiker zal het een zeer moeilijk te begrijpen wegbeeld zijn.

Het Mobiliteitsdecreet is sinds 1 maart 2013 gevoelig gewijzigd. Er wordt aan de gemeenten een centrale rol gegeven. Het is nog te vroeg om nu al de impact te kennen. De tijdswinsten kunnen we halen uit de schriftelijke adviesprocedure. In maart volgend jaar zullen we weten hoeveel dossiers er zijn ingediend en hoe men er gebruik van maakt. Dit jaar is het eerste jaar van de legislatuur, en de gemeentebesturen maken nu hun meerjarenplan. Het is maar de vraag of ze nu al veel projecten zullen opstarten. Het is nog een beetje een overgangperiode, ideaal om nieuwe regels in te voeren omdat men er kan aan wennen.

Gisteren heb ik een nieuw fietsinvesteringsplan voor de komende jaren voorgesteld. De heer Keulen vraagt op welke manier die projecten worden geselecteerd. Dat is vrij eenvoudig. De regel in Vlaanderen is dat we prioritair investeren in woon-werk- en woon-schoolverkeer. We investeren dus in de assen van het bovenlokale functionele fietsroutenetwerk (BFF). Dat is 12.000 kilometer lang. 60 procent van het netwerk is eigendom van de gemeente, 40 procent is eigendom van de Vlaamse overheid, die wij dus beheren. Vlaanderen subsidieert de gemeentelijke BFF-projecten voor 40 procent, evenals de provincie waardoor de gemeenten een serieuze injectie krijgen om mee versneld die projecten te realiseren.

Voor de projecten van de Vlaamse overheid zijn er drie prioriteiten vastgelegd. Een eerste prioriteit zijn de fietspaden zelf. Sommigen vinden dat ik mij volledig moet focussen op de Vlaamse Ruit en alle middelen moet investeren in die as. Ik ben het daar beleidsmatig niet mee eens. Ik vind dat het fietsnetwerk in de regio's buiten de Vlaamse Ruit ook stevig moet worden gemaakt. Heel veel mensen in Vlaanderen werken niet ver van hun woonplaats.

Iemand die 8 of 10 kilometer van zijn woonplaats werkt, zou met de fiets naar zijn werk moeten kunnen gaan. Er mag een focus liggen op de Vlaamse Ruit en op de mogelijkheden om het GEN in Brussel uit te bouwen, maar voor mij moet er in alle provincies in het BFF worden geïnvesteerd. Sommigen vinden dat er alleen nog in de steden mag worden geïnvesteerd en niet in het landelijk gebied. Dat is ook niet mijn lijn. Ik ben het er wel mee eens om in stedelijke omgevingen te investeren, want we leggen bijvoorbeeld ook fietssnelwegen aan die steden met elkaar op een veilige manier proberen te verbinden, zelfs op een ontvlechte manier, dus niet meer het fietspad naast de gewestweg. We proberen het netwerk sterker te maken door in langere assen te investeren en op die manier mensen naar die assen te leiden.

De eerste prioriteit is dus overal fietspaden, de tweede is snelwegen tussen de grote steden en de derde is het wegwerken van zwarte punten. Er zijn een aantal assen in Vlaanderen die recreatief worden gebruikt en die ook nuttig zijn voor het woon-werkverkeer, maar die een gevaarlijke weg kruisen. Er zijn de voorbije jaren een zestigtal bruggen en tunnels aangelegd. Dit aantal zal de komende jaren nog moeten toenemen, want zo kan men echt grote problemen oplossen. Een voorbeeld is de fietssnelweg tussen Leuven en Brussel, die plots stopt aan de Brusselse ring. Er komt nu een brug over de ring zodat men op een veilige manier Brussel kan bereiken. Het zijn zware investeringen, maar ze zijn noodzakelijk om de fietsinfrastructuur krachtiger te maken.

Onteigeningen blijven een probleem. Ik denk dat er voor 170 kilometer fietspadprojecten liggen te wachten om uitgevoerd te worden maar waar nog onteigeningen voor moeten gebeuren. Er blijft dus een achterstand. In het kader van de staatshervorming worden de aankoopcomités Vlaamse bevoegdheid, maar we zullen er dan ook in moeten investeren.

Ik heb de grote lijnen uiteengezet, evenals een aantal nieuwe initiatieven die worden genomen om versnellingen door te voeren. Ik heb de prioriteiten uitgelegd. Het was een goede zaak om drie jaar geleden het Fietsteam samen te stellen. Investeren in fietspaden is niet enkel een zaak van AWV, maar ook van de scheepvaartbeheerders, De Lijn. De doelstelling om 95 procent van de hoofdhalttes uit te rusten met een fietsenstalling moet De Lijn realiseren. Die partners moeten dus met elkaar overleggen zodat men beter kan investeren.

Mijnheer Rzoska, u had het over de betrokkenheid van de Fietsersbond. Dat is een moeilijke kwestie. Mijn ervaring van de voorbije jaren is dat de Fietsersbond heel lokaal is georganiseerd. Het is heel belangrijk dat de Fietsersbond zeer nauw wordt betrokken bij de realisatie van grote of kleine projecten her en der. Het overleg met de overkoepelende Fietsersbond loopt ook. Daarmee hebben we gesprekken gevoerd, maar de vraag is of die een investeringsplan dat over heel Vlaanderen is verspreid, wel of niet moet goedkeuren. Een van de zaken waarover ik met hen van mening verschil, is waar je moet investeren.

Gisteren nog had ik een gesprek met de Fietsersbond. De heer De Cleen zegt dat we alle middelen op de Vlaamse Ruit moeten zetten. Dat is niet mijn mening. Ik vraag me af of de Fietsersbond van Kortrijk, of die van Lokeren of Beveren-Waas, daar zo gelukkig mee zijn. Die willen natuurlijk ook graag dat hun projecten worden gerealiseerd. We moeten elkaar daarin proberen te vinden. We proberen structureel te overleggen en we kunnen heel veel van elkaar leren.

Maar ere wie ere toekomt, als we straks met een fietsprofilometer gaan rijden, als we de fietspaden controleren met een fiets, dan is dat ook hun verdienste. Vroeger controleerde men de kwaliteit van de fietspaden met de auto – zo gek kun je het niet bedenken. Er is zeker een nuttige inbreng, maar als het gaat over de selectie van projecten, vind ik het relevant dat we ook de lokale afdelingen, de lokale besturen en de provincies consulteren.

Gemeenten kunnen het Fietsfonds gebruiken. Dat kent u. Ik zal dat niet nog eens uitleggen.

Mijnheer Keulen, de grootste noden heb ik u proberen te geven. Om de twee jaar hebben we een rapport ‘Staat van de fietspaden’. Dat rapport wordt ook gebruikt om te investeren in de zwartste punten. Dat is geen papieren rapport dat in de kast ligt. We gebruiken het om onze renovatieprojecten te bepalen.

Zal het beleid worden gehandhaafd? Ik moet voorzichtig zijn met wat ik hierover zeg. We hebben 500 of meer projecten geselecteerd voor de komende jaren en die gaan uit van een constant beleid. Zoals we een meerjareninvesteringsplan hebben voor de wegen, willen we ook uitgaan van een constant beleid. Hoe kunnen we dat aanpakken? Wat zijn de prioritaire projecten? Net zoals bij de wegen, is dat een rollend programma dat jaarlijks kan worden aangepast.

Voor de fiets is dat iets nieuws. Het is vreemd, het is een cultuur die er vroeger niet was. Je had een wegenproject, men legde het fietspad mee aan, en men stond er minder bij stil om dat ook netwerkgericht te bekijken. Het is goed dat we dat nu hebben. Voor mij is het oké om zo verder te werken.

Dan nog het fietsexamen. Samen met minister Smet heb ik een brief gestuurd naar alle scholen. Ik heb de brief getekend en ik denk dat hij ondertussen ook is vertrokken. We doen daarin een warme oproep om het fietsexamen, maar ook het voetgangersexamen te organiseren. In de eindtermen van de lagere school staat dat een twaalfjarige op zelfstandige wijze een traject te voet en een traject per fiets moet kunnen afleggen. Elke school is vrij om dat te organiseren op de manier zoals ze wil. Dat fietsexamen heeft het grote voordeel dat je een aantal punten hebt die moeten worden getest en elke school kan een traject inleggen van de school naar bijvoorbeeld de secundaire school. De punten die moeten worden getest, zijn wel uniform. Het zit zeer goed in elkaar.

Het voetgangersexamen gebeurt op dezelfde manier. Het is niet verplicht om dat van de Vlaamse Stichting Verkeerskunde te gebruiken, maar we hebben wel een brief gestuurd met een warme oproep om dat te doen. Misschien weten sommige scholen niet dat het bestaat. In algemene termen is het al opgenomen in de eindtermen voor het lager onderwijs.

De voorzitter: De heer Reekmans heeft het woord.

De heer Peter Reekmans: De reden waarom ik deze vraag om uitleg heb gesteld is mijn praktijkervaring. Het debat is heel ruim geëvolueerd, maar mijn vraag was meer gericht op de problematiek van wegenwerken.

De signalisatie die het Agentschap Wegen en Verkeer plaatst, is in sommige gevallen heel ongelukkig. Dat heb ik in mijn eigen regio gezien. Daardoor worden fietsers op de rijweg gedwongen en dat kan gevaarlijke situaties geven. Als de gemeente dat meldt aan de politiediensten, die het dan aan het AWV doorgeven, wordt het enkele weken later wel aangepast.

In onze regio hebben we een gewestweg waarvan het asfalt begint uit te slijten, waar putten ontstaan, waar brokken asfalt op de fietsstroken terechtkomen. In drie maanden tijd hebben we vier meldingen gedaan, en het is nog steeds niet geveegd. Ik heb toevallig de bevoegdheid Mobiliteit. Op de eerste twee e-mails heb ik een antwoord gekregen. Op de laatste twee e-mails hebben we zelfs geen antwoord meer gekregen, laat staan een datum.

Je krijgt in Vlaams-Brabant van het AWV – dat hoor ik ook van burgers die iets melden – een standaardmail waarin wordt gezegd: “We hebben melding gekregen van uw klacht.” Eén, een antwoord dat de klacht is opgelost of dat er een gevolg aan is gegeven, krijg je niet. Twee, als je het als gemeentebestuur doet, krijg je wel antwoord, maar krijg je bijna nooit te horen wanneer het gaat gebeuren. Drie, het gaat om zulke fundamentele zaken. Ik heb zelfs de wijkpost van de politie de laatste meldingen laten doen dat er een verkeersonveilige situatie is, waar dus echt brokken asfalt liggen van vijf tot tien centimeter op een fietspad.

Minister, daar gebeurt weinig aan. Dat wou ik vandaag aankaarten. Signalisatie staat soms zo dat de fietser bij wegenwerken op de weg wordt gedwongen. Het is dan niet de taak van een gemeentebestuur om de politie verwittigen, die dan het AWW moet verwittigen. Ik vind dat het AWW of zijn aannemers controle moeten doen op de signalisatie, dat die ten minste correct staat voor de zwakkere weggebruiker. Ik wil het niet veralgemenen, minister, het is niet altijd zo, maar ik heb het nu recent in enkele situaties gezien.

We moeten echt waken over het onderhoud van de fietspaden, zeker op de wegen waar je veel last hebt van de zogenaamde ‘potholes’. De winter is daar, we gaan er weer veel krijgen.

Ik heb u een schriftelijke vraag over het volgende gesteld. Soms klinken die antwoorden heel raar, ik begrijp dat wel hoor. Het gaat om de discussie tussen het Agentschap voor Natuur en Bos (ANB) en het AWW. Ik vind dat verlichte fietspaden een meerwaarde betekenen voor de veiligheid van de fietsers. Wij zitten bij ons in de regio ook met zo’n steenweg. De lichten van de weg zitten in de bomen. Bij kale bomen in de winter is er licht, maar als er bladeren in de bomen hangen, heb je geen licht. Als de vraag gesteld wordt of die bomen kunnen worden bijgesnoeid, zodat er maximale verlichting is voor de fietser, antwoordt het ANB blijkbaar aan het AWW dat de typologie van de boom dat niet toelaat. Dat antwoord hebt u me onlangs overgemaakt. (*Gelach*)

Minister, ik ken niets van de typologie van bomen, maar dat bedreigt de veiligheid. Ik vond dat echt een antwoord om van achterover te vallen.

De heer Björn Rzoska: Minister, bedankt voor uw uitgebreid antwoord. Ik sluit me deels aan bij de repliek van de heer Reekmans, al zullen we over de typologie van de bomen vermoedelijk een ander standpunt hebben.

Zoals u zelf schetst, lijkt het systeem in theorie kwalitatief aan alles te voldoen, maar loopt het wat fout in de praktijk. De meldingen komen binnen en worden getrieerd: wat is voor het geweest en wat voor de gemeente? Maar de vraag is natuurlijk: hoe gebeurt de opvolging? Dat is de crux van het systeem. Gezien de verschillende praktijkvoorbeelden van de dingen die fout lopen – al zullen we waarschijnlijk ook voorbeelden vinden waarin het goed loopt –, denk ik dat er nog werk aan is om die opvolging op een betere manier te organiseren, zodat onveilige situaties voor de zwakke weggebruiker worden uitgeschakeld.

Ik vind het zeer positief dat er jaarlijks een klantentevredenheidsonderzoek wordt georganiseerd en dat wie een klacht heeft ingediend, er ook aan kan deelnemen. Het zou interessant zijn als dat op een of andere manier ter beschikking wordt gesteld. Ik zou dat wel eens willen zien.

Er is veel gesproken over het vademecum voor fietspaden langs nieuwe wegen. Als we zouden zeggen dat het moet worden gefocust in de Vlaamse Ruit en daarbuiten niet meer, zou dat wat ongelukkig zijn. In de beste wereld stijgt het budget, zodat we overal kunnen ingrijpen, maar ik weet ook dat dat vandaag niet echt realistisch is. Mijn ervaring, en ik vermoed dat u die ook hebt, is dat er naast de nieuwe fietspaden een grote inhaalbeweging moet gebeuren. Ik weet dat u er al een beetje mee bezig bent, maar als ik in mijn regio rondfiets, kan ik ook een heel lijstje opmaken van waar nog altijd fietspaden liggen naast 70-per-uursnelwegen, die absoluut niet afgescheiden zijn van de weg.

Ik volg u wel dat we voor de korte verplaatsingen, zoals bleek uit het verplaatsingsonderzoek dat we binnenkort gaan bespreken, de omslag nog niet aan het maken zijn. We moeten er echt wel voor zorgen dat meer mensen gaan beseffen dat de fiets in de meeste gevallen de beste oplossing is als ze zich maar enkele kilometers moeten verplaatsen.

Mevrouw Tine Eerlingen: Minister, ik denk inderdaad dat er bij het AWW met de vaste aannemer wel vaak een oplossing wordt gevonden om een goede omleiding aan te duiden. Mijn gevoel is dat het ook vaak werken zijn van nutsmaatschappijen waarbij er problemen zijn. Ik weet niet hoe u ervoor wilt zorgen dat ook zij ervan doordrongen zijn dat het

noodzakelijk is om goede en veilige omleidingen in te stellen. Die werken duren vaak maar kort, maar op dat moment is er wel een gevaarlijke situatie. Het is dan zeer moeilijk om tijdig in te grijpen, om toch nog in iets te voorzien. Misschien hebt u daarover ideeën, hoe zij nog verder kunnen worden gesensibiliseerd.

Ik deel uw mening dat de prioriteit moet gaan naar woon-werk- en woon-schoolverkeer. Die routes moeten eerst worden aangepakt. Het is ook zeer belangrijk dat de zwarte punten worden weggewerkt. Ik hoop dat u er verder op inzet. Vaak zijn er mooie en veilige fietsroutes, maar moet men op een bepaald moment een gewestweg kruisen. Dat is niet per se een zwart punt, maar wel een gevaarlijk punt. Als er een aantal gevaarlijke knelpunten op een fietsroute liggen, zijn mensen minder geneigd om hun kinderen met de fiets naar school te sturen of om zelf die tocht te maken.

Ik denk dat het belangrijk is dat fietsroutes van het begin tot het einde veilig zijn en dat er niet hier en daar stukjes ontbreken. Zo kan het dat er ergens een bijzonder mooi fietspad ligt, behalve de laatste 500 meter. Als daar geen afgescheiden fietspad is, dan zet dat natuurlijk niet aan tot het gebruiken van die mooie fietsinfrastructuur.

Ik ben blij dat er nu al een aantal projecten in zitten, en ik hoop dat u er nog verder op kunt inzetten.

De voorzitter: Mevrouw Van den Eynde heeft het woord.

Mevrouw Marleen Van den Eynde: Voorzitter, minister, u verwijst in uw antwoord naar het fietsvademeccum dat meer eenvormigheid beoogt doordat alle gemeenten op dezelfde manier fietspaden aanleggen. Ik heb toch een aantal vragen bij het fietsvademeccum. Ik heb in het verleden ook een voorstel van resolutie ingediend over fietspaden in zone 30, vooral in schoolomgevingen. Het fietsvademeccum is voor nog wat interpretatie of discussie vatbaar. Ik stel me toch wel vragen bij straten in een zone 30 die nog steeds als doorgangsstraten worden gebruikt. Hoe gaat men daar om met fietspaden? Het is heel belangrijk om daar duidelijk aan te geven aan de jonge fietsertjes op welke plaats ze mogen rijden. Ik vind dat er heel veel duidelijkheid moet worden gecreëerd voor onze jonge fietsers. Ik hoop in elk geval dat we naar aanleiding van de resolutie van de meerderheid de discussie over het fietsvademeccum nog een keer kunnen voeren.

De voorzitter: Minister Crevits heeft het woord.

Minister Hilde Crevits: Voorzitter, ik heb een aantal opmerkingen genoteerd. Wat de wegenwerken betreft, moeten we een beetje oppassen, want er zijn goede dingen en minder goede dingen. Ik zie heel grote wegenwerken overal in Vlaanderen waar de omleidingen fantastisch goed aangeduid zijn en goed verlopen.

Mevrouw Eerlingen had een opmerking over wegenwerken en nutswerken, en zei dat het probleem misschien niet bij de grote wegenwerken zit, maar veeleer bij de kleine wegenwerken die maar een paar dagen duren. Dat komt overeen met de ervaring die ik heb. Bij grote werken wordt heel goed overlegd, het overleg duurt heel lang. Bij kleine werken die moeten gebeuren – dat kan door AWV zijn of door een van de nutsbedrijven –, zien we soms dat er sprake is van een slechte doortocht, ook voor voetgangers. Die werken duren niet lang en dus gaat men uit van een snelle oplossing. De heer Reekmans is nu weg, maar ik denk dat hij ook vooral commentaar gaf op dergelijke werken. Het is een aandachtspunt dat ik zeker meeneem. We zullen eens bekijken of we moeten samenzitten met de nutsbedrijven om er meer aandacht aan te besteden.

Mevrouw Van den Eynde, discussiëren over het vademeccum is voor mij geen enkel probleem. De agenda is vrij voor het parlement. Het is van belang dat wat mij betreft het vademeccum goed is. Is het de Bijbel? Ja, het is eigenlijk de Bijbel, maar dat betekent niet dat er niet nu en dan eens van kan worden afgeweken. Er zijn ook breedtenormen in opgenomen, en die moeten in alle redelijkheid worden geïnterpreteerd. Als in een hele straat de huizen

zouden moeten worden onteigend omdat een fietspad 10 centimeter breder moet zijn, dan is dat niet realistisch. Dan laten we het zo als het gaat om een iets smaller afgescheiden fietspad dat wel veilig is.

Deze regels mogen soepel geïnterpreteerd worden, maar we mogen ook niet te soepel zijn. Op het moment dat men dermate soepel is geweest dat de fietser met zijn stuur aan een autospiegel kan blijven haken, zijn we fout bezig geweest.

Er zitten regels in waar we ons aan moeten houden, maar die leiden ook tot zware discussies binnen de gemeentelijke begeleidingscommissies overal te velde. We moeten de regels in alle eerlijkheid interpreteren en er soms eens van afwijken, maar er moet steeds rekening worden gehouden met de veiligheid. Het fietspad moet veilig zijn en soms moet men eens durven te kiezen voor de fiets door bijvoorbeeld de haag wat minder breed te maken of op een andere manier te organiseren.

Ik wil het ook nog eens hebben over de opmerking van de heer Reekmans over de bomen. Ik begrijp dat hij daarmee lacht, maar ik heb veel geleerd toen ik zelf nog schepen was: iedere boom heeft zijn eigen snoei en onderhoud. Het is heel belangrijk dat zowel de lokale overheden als de Vlaamse overheid heel goed nadenken over het soort groen dat ze aanplanten langs de fietspaden, want ik vrees dat dit niet altijd even oordeelkundig gebeurt. En dat is niet de schuld van de boom, maar van degene die heeft beslist om een bepaalde boom op een bepaalde plaats te zetten. Ik meen dat er ook een handboek bestaat over beplantingen rond infrastructuur, ik heb me daar lang geleden eens in verdiept. We moeten voldoende aandacht besteden aan het aanbrengen van de juiste beplanting langs onze groene infrastructuur.

Dit wordt verder opgevolgd, en ik neem zeker het aandachtspunt van de wegenwerken en de omleidingen mee, met focus op de kortdurende werken.

De voorzitter: De vragen om uitleg zijn afgehandeld.

■